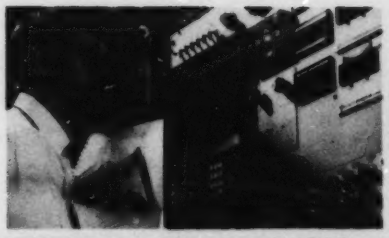
Government of Canada

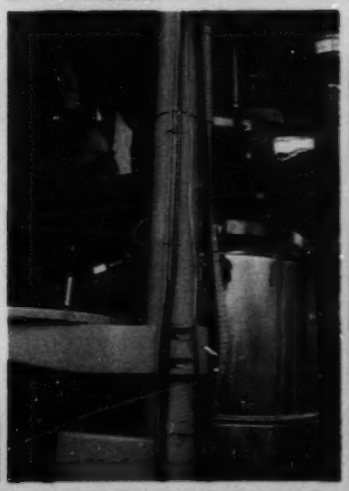
Special Recovery Capital Projects Program

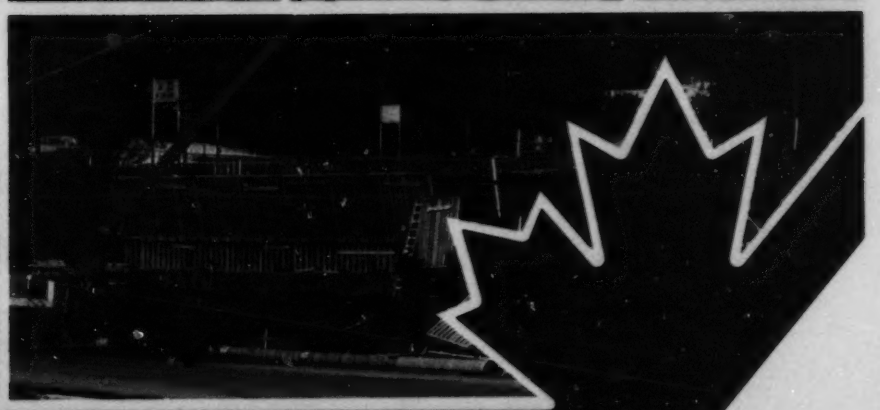
Gouvernement du Canada

Programme des projets spéciaux de relance

The first year







Canada

Government of Canada

Special Recovery Capital Projects Program

Gouvernement du Canada

Programme des projets spéciaux de relance

The first year

Canada

© Minister of Supply and Services Canada, 1984

Published by Authority of the Honourable Donald J. Johnston, Minister of State for Economic and Regional Development, Science and Technology, Government of Canada

DSS Cat. No. P35-11/1984
ISBN 0-662-53066-7

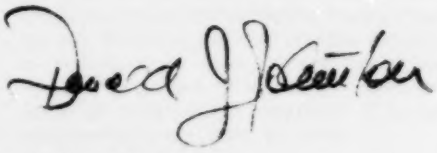
May 1984

Her Excellency
The Right Honourable Jeanne Sauvé
Governor General of Canada

May it please Your Excellency:

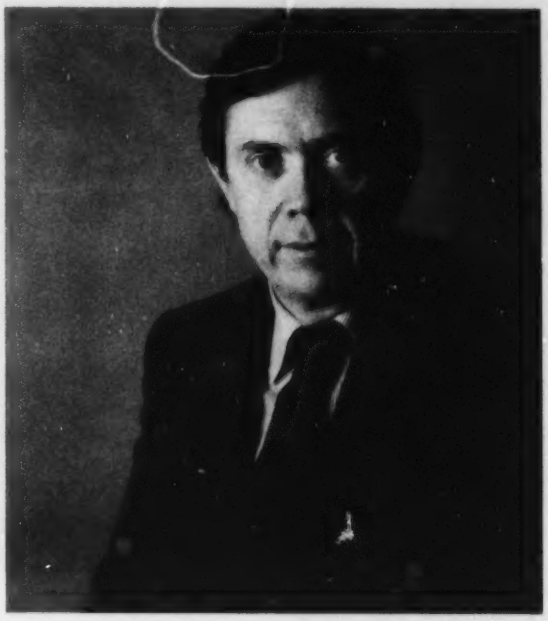
I have the honour to submit to Your Excellency a report on the progress and achievements of the Special Recovery Capital Projects Program to March 31, 1984.

Respectfully submitted



Donald J. Johnston
Minister Responsible

Introduction



Renewal of our economy requires commitment and action by all Canadians. The Special Recovery Capital Projects Program is a major step by the Government of Canada to provide a base for such action.

Donald J. Johnston
Minister Responsible

To prosper tomorrow, we must invest in Canada today. We must ensure that our renewable resources — our forests, fisheries and agricultural base — are properly husbanded. We must develop new products and processes and pursue excellence in our scientific research. We must have in place the necessary air, sea, rail and road links to move people and goods efficiently across the country and bring Canadian products to world markets.

To help meet this challenge, the Government of Canada established the $2.4 billion Special Recovery Capital Projects Program in April 1983. The program involves the construction, expansion and improvement of a variety of public facilities across the country as well as a range of major purchases of equipment and material by the government. Because of the rate at which it is being carried out, all of this activity is having a two-fold benefit. First, it is providing needed stimulus in a period of relatively lower rates of private sector investment. Second, by the very nature of the assets being built or acquired, it will support expansion of the Canadian economy for many years to come.

As Minister responsible, I am pleased to report that the program is on track and that its major objectives are being achieved. This has been due in no small measure to the combined efforts of the ministers and public servants involved as well as the great number of Canadian companies performing the contracted work. Because of its size and scope, the Special Recovery Capital Projects Program has represented a major challenge to the public service managers accountable for results across a very wide range of construction and procurement projects. The program is a test of the capacity of the Government of Canada to marshall its human resources and to manage its capital investments to meet evolving economic and regional development needs.

Many of the benefits of the SRCP Program for Canadians are, of course, more immediate. People are now seeing these benefits in over 500 communities from coast to coast. Special Recovery Capital Projects span improvements from the Inuvik air terminal building to small craft harbours at Bonavista, Newfoundland and Leamington, Ontario, to reconstruction of the main highway in Pacific Rim National Park on Vancouver Island. They range from state-of-the-art air navigation equipment to be installed at 90 Canadian airports to a new research institute in Montreal packed with the latest scientific equipment to investigate the exciting field of biotechnology.

At Vancouver International Airport, a new parking area and helicopter landing pad are being constructed.

The airport is one of 29 across Canada being expanded or improved through the SRCP Program.

Progress Highlights

The following summarizes the status of the Special Recovery Capital Projects Program as of March 31, 1984.

- 96 per cent of the projects, representing 96 per cent of the total value of the program, have received approval of detailed design and cost estimates and are contracted or proceeding to contract.
- 227 projects have started. These represent approximately 80 per cent of the total number of projects and 79 per cent by cost of the program's total funds.
- 31 projects have already been completed at a total value of $8.7 million.
- About $332 million in investments under the program have been made in its first year.
- The results of a project-by-project review undertaken during the period January to March 1984 suggests that the investment timing goals of the program will be achieved. More specifically, current indications are that the program's major objective — 60 per cent of the program's funds to be spent by March 31, 1985 — will be met or possibly exceeded.
- Over 550 contracts have thus far been awarded for work under the SRCP Program.

More than 120 small craft harbours are being improved across the country under the SRCP Program. At Glace Bay, the wharf is being reconstructed.

The Program

The Special Recovery Capital Projects Program is a program in a hurry. Construction and procurement projects which were planned by the government for later in the decade have been brought from drawing boards into action as rapidly as possible. Time has been of the essence — by moving quickly, the government is seeking to stimulate the economy in a period of relatively lower rates of private sector investment through construction and procurement projects which fill vital needs. It will, at the same time, avoid competing with business for capital resources when the economy has fully recovered.

Purpose

The Special Recovery Capital Projects (SRCP) Program represents a major public investment in the future of our economy. The projects included in the SRCP Program are future-oriented and respond to important national and regional economic development needs. For example, Canada incurs major forest losses each year from insects, disease and fire. Under the SRCP Program, four forest research centres of Environment Canada are being substantially expanded and a federal-provincial fleet of 29 water-bombing aircraft is being established. Similarly, Canada must have the know-how if it is to compete internationally in new fields such as biotechnology and workplace automation. Research facilities to investigate these new industries as well as other centres to assist sectors of historic strength such as mining, fisheries and food processing are being built under the SRCP Program. Further examples of benefits accruing from investments under the program are outlined in the Projects section of this report.

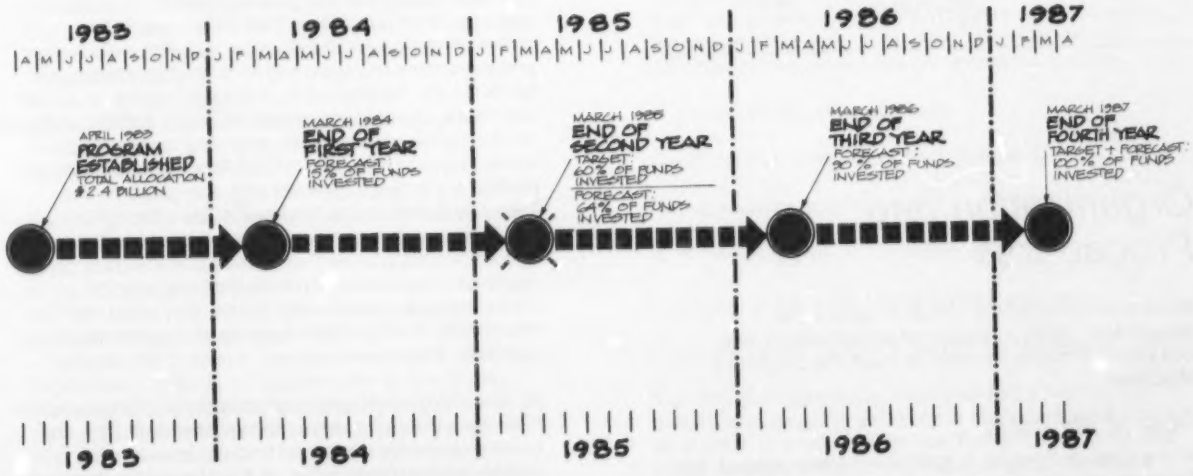
Scope

The Special Recovery Capital Projects Program is a major thrust by the Government of Canada to foster and strengthen the recovery of the Canadian economy. A number of factors must be understood to appreciate its full scope:

- Of the total funds included in the SRCP Program, $1.71 billion is an injection of new funds. These funds supplement approximately $700 million already budgeted by departments over the four-year life of the program.
- The SRCP Program complements a further $2.4 billion in Special Recovery incentives for private sector investment.
- Over 350 separate facilities, buildings and installations are being constructed under the program.

CHART 1

PROGRAM MILESTONES



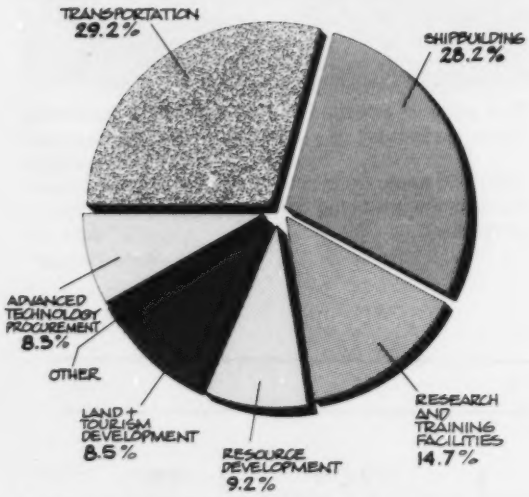
- The original total of 100 or so Special Recovery Capital Projects grouped together many of the smaller projects under the program such as the small craft harbour improvements. Sub-dividing this early count has resulted in the 283 unique projects which are identified in assessing the progress of the program. These projects are listed at the conclusion of this report.

- Some 70 of the projects are cooperative ventures with provincial governments or other authorities.

- The program focuses on six major sectors: transportation, shipbuilding, research and training facilities, advanced technology procurement, resource development, and land and tourism development. The division of federal funds within these areas is outlined in **Chart 2.**

CHART 2

SECTORAL DISTRIBUTION



Organization and Procedures

When it established the SRCP Program, the government made a number of organizational and procedural changes in order to meet the program's objectives.

Role of Ministers

At the level of Cabinet, a special sub-committee of the Priorities and Planning Committee was constituted under the chairmanship of the Minister of State for Economic and Regional Development, the Honourable Donald J. Johnston. The sub-committee played a very active role in the development and early implementation of the SRCP Program. In September 1983, the duties of the special sub-committee were transferred to the Cabinet Committee on Economic and Regional Development which Mr. Johnston also chaired.

Special Recovery Capital Projects Board

To support the Cabinet, a Special Recovery Capital Projects Board was established. The Board was assigned responsibility for the overall management of the SRCP Program within the context of policy direction provided by Ministers. The Deputy Minister of Supply and Services Canada, Mr. R.V. Hession, was appointed Chairman of the SRCP Board with the deputy heads of the departments of National Defence, Public Works, Regional Industrial Expansion, Transport and the Ministry of State for Economic and Regional Development serving as members.

Special Recovery Capital Projects Secretariat

The SRCP Board is assisted by a small secretariat which reports regularly on the status of the Program, provides advice on program management issues, and helps participating departments overcome obstacles to the completion of projects.

Departments

Departments and agencies participating in the SRCP Program are responsible for the management of their respective projects and for project results. These organizational arrangements have resulted in a tightly coordinated decision-making process which is summarized in **Chart 3.**

Changes in Approval Process

Procedural changes were also made which have constituted the "fast-track" process for which the SRCP Program has become noted. These procedural changes have included adjustments to the two-phased process used by the Treasury Board for the approval of project cost estimates. The first phase, *preliminary project approval* (PPA), indicates that the project is the preferred choice for meeting the program requirement and authorizes the spending of a specific amount of funds for the development of detailed design and cost estimates. The second phase, *effective project approval* (EPA) authorizes a specific spending ceiling for the entire project. Under the SRCP Program, authority for preliminary project approval was delegated by the Treasury Board to the Minister of State for Economic and Regional Development. Government contract regulations were amended to delegate Treasury Board approval of competitively awarded contracts to departments for approved projects. Departments themselves made complementary changes to their own approval, implementation and reporting procedures.

All of the organizational and procedural changes noted here were made for one purpose: to ensure that the government's own approval and decision-making processes were supportive of the program's objectives and their successful achievement.

CHART 3

ORGANIZATION

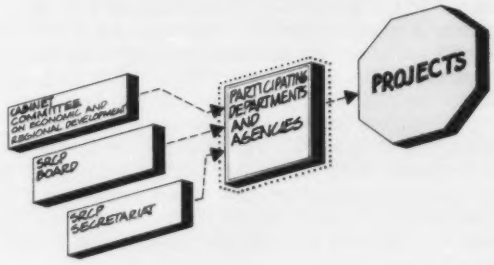


CHART 4

TIME SAVINGS

COMPONENTS	OBJECTIVES	ACHIEVED
PRELIMINARY PROJECT APPROVAL	75%	75%
DEVELOPMENT/ DESIGN TIME	25%	15%
EFFECTIVE PROJECT APPROVAL	66%	50%
CONTRACT APPROVAL	50%	50%
DEPARTMENTAL APPROVALS	50%	50%

The Program in Context: Trends in the Government's Capital Investments

The Special Recovery Capital Projects Program has involved the injection of substantial new funds into the capital budgets of thirteen federal departments and agencies. Capital expenditures are used for the construction or acquisition of land, buildings, works, machinery and equipment.

Certain trends have occurred in recent years with respect to the capital spending of the federal government. They are discussed more fully in the Government Expenditure Plan of the 1984-85 Estimates and can be summarized as follows:

— Since late 1975, the government has sought to ensure that the trend in its total spending should not rise more quickly than the trend of the Gross National Product.

— Since 1975, there has also been a steady growth in the capital expenditures of the Department of National Defence (DND).

— Excluding DND, there was a decline in real terms in the level of total capital expenditures of federal departments and agencies in the period from 1976-77 through 1979-80. The level of total non-DND capital expenditures then remained relatively constant through fiscal year 1983-84.

— Capital expenditures of departments and agencies, excluding DND, will rise substantially in fiscal year 1984-85 (about 53 per cent in constant dollar terms over the previous year). This rise is almost entirely due to the Special Recovery Capital Projects Program.

— In fiscal year 1984-85 alone, the Government of Canada is planning to spend about $1.1 billion through the Special Recovery Capital Projects Program.

Timing of the Program's Investments: A Balancing Act

As noted earlier, timing is a central feature of the SRCP Program. In contemplating the program, the government took into account previous experience in Canada and other jurisdictions in mounting large counter-cyclical programs of capital investment and public works. Efforts which had been geared to providing stimulus in periods of economic slack often had limited benefit and higher costs due to delays in program start-up and execution. These concerns were in addition to certain broader principles which guided the government's actions:

— maximum Canadian content;

— competitive procurement and tendering;

— maximum contracting out;

— minimum growth in the public service;

— pursuit of the spirit of the 6 and 5 program;

— prudence and probity in use of the taxpayer's dollar.

The SRCP Program has thus involved a highly disciplined balancing act: project managers have had to do sooner and faster what they had planned to do later in the decade, while attempting to respect the above performance requirements.

This balancing act has paid some major dividends. For example, as a result of the competitive bidding process and the program's timing, many of the projects are being contracted for less than their original cost estimates. Savings to the program now total in the order of $120 million. In a similar vein, average Canadian content in procurement projects exceeds 80 per cent while construction projects exceed 95 per cent on average. Similarly, securing the participation of other parties such as provincial governments in projects has brought forward additional funds. Monies from these sources total more than $250 million.

This process has been made all the more challenging given the size and complexity of many of the projects being undertaken. For example, the planning, design and construction of a Type 1200 icebreaker which normally takes approximately six and a half years has been compressed under the SRCP Program into a period of about four years. The same situation holds for the many large facilities, such as the research institutes, being built under the auspices of the program. Each building involves a complex process of planning, design, contracting, construction and commissioning, with each step requiring precise documentation and the work of teams of technical specialists including architects, engineers, specification writers, and facilities planners.

Outlook of the Program

To look ahead a year, it is important to understand the status of the program now. As shown in **Chart 4**, the SRCP Program's fast-track process has provided a major dividend in the form of time saved between selection of projects and shovels in the ground. At the end of the program's first year, 96 per cent of the projects, representing 96 per cent of the total value of the program, have received full or partial effective project approval. In a very few cases, this effective approval has been partial because of the phased nature of the projects affected. In order for a project to receive effective project approval, its managers have had to prepare detailed designs and cost estimates including the project's proposed annual cash flows. This contrasts with a year ago when most of the projects were defined in only a preliminary way. As the program has matured, there has been increasing precision in forecasts of the rate of investment under individual projects and, as a consequence, the program as a whole.

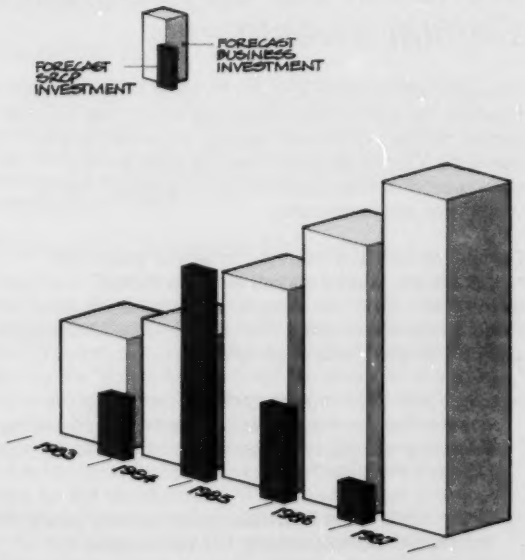
The maturing of the program strengthens any estimates of future investment under the program in another way. Given that the necessary planning and approvals have been completed for the vast majority of the projects, the rate of investment under the program will more and more become a function of how fast departments and agencies can implement projects. Some 550 contracts have indeed already been awarded.

Given the importance of the rate of investment under the program, the SRCP Board directed the SRCP Secretariat to carry out a detailed review of each project with special attention to its expected cash flow. The results of that study suggest that 60 per cent of the program's funds will be spent by March 31, 1985, although effective project management will be required to assure that result.

A major test of the efficacy of the program's timing requires a review of trends in private sector investment. **Chart 5** shows the government's projection for business investment in the period from 1983 to 1988. Arrayed against the projection is the planned cash-flow of the SRCP Program. Business investment is projected to expand significantly over the medium term and indeed is considered to be the primary engine of growth of the Canadian economy after 1984. **Chart 5** shows that the government's expenditures under the program will have peaked in advance of increased activity in the private sector.

CHART 5

INVESTMENT TIMING



The Projects

In selecting specific projects the government established the criteria that the SRCP initiative would:

- contribute to balanced regional economic growth with projects planned in all parts of the country;
- expand and improve upon essential infrastructure facilities, thereby maintaining and creating employment in important sectors and be ready to take advantage of opportunities as the economy expands.

The impact of the projects therefore, will be felt throughout Canada in increased economic activity. The overall result will be a more modern and efficient stock of public capital, to assist Canadian firms in their drive for improved productivity and competitiveness and to create jobs for Canada.

As a result of the basic criteria applied, the projects focus on six key areas: transportation facilities, shipbuilding, research and training facilities, advanced technology procurements, land and tourism development, and resouce development.

Because the SRCP Program includes such a large number of projects, it is impractical to describe every one of them in detail here. However, there are typical projects in each of the program's sectors. Described below, they provide an indication of the type of activity and long-term economic benefits encompassed by the entire SRCP Program.*

Transportation Facilities

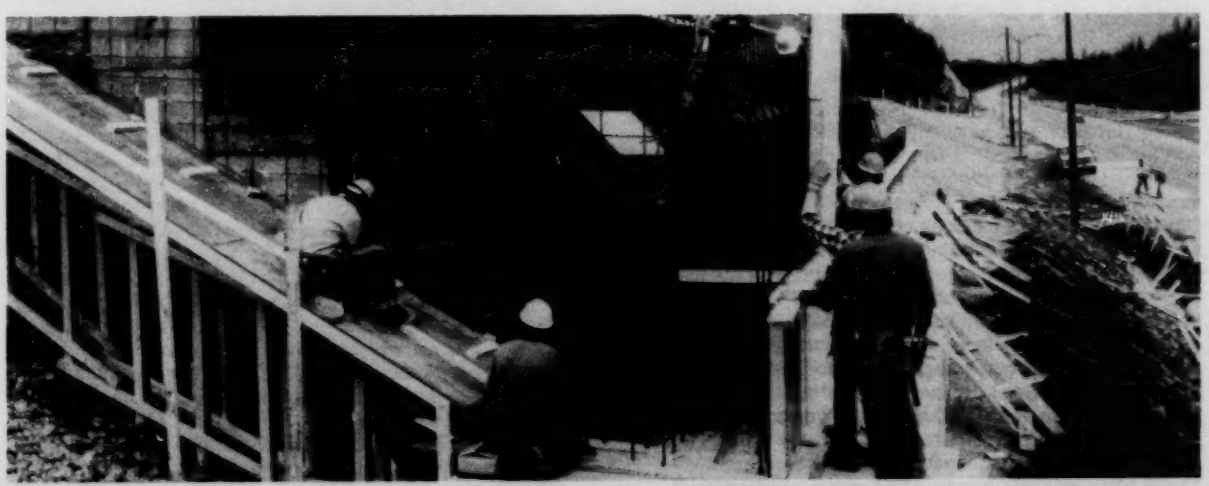
Government investments in the transportation sector under the SRCP Program touch almost every mode of transport in the country. They include the creation of new deepwater ports and other harbour facilities, strengthening airport runways and construction of terminal and support buildings at several airports, railway grade separations and highway improvements. The net result for Canadians will be faster and more efficient movement of people and goods, as the Canadian economy recovers and grows.

Airport Projects

The SRCP Program's distinctive maple leaf site sign is seen daily by thousands of travellers using some 29 airports across the country. SRCP airport expansions and improvements range from major work at **Dorval** and **Hamilton** to smaller projects at **Pemberton**, B.C. and **Kenora**, Ontario.

A variety of work is being undertaken: new parking garages, improvements to taxiways, terminal building renovations, replacement of runway signals, runway extensions and reconstructions, new firehalls, new computer controls, asbestos insulation removal, improvements to water and electrical systems, and new access roads. All of these add up to over $300 million in improvements at Canadian airports.

*For a comprehensive list of all SRCP projects, see Projects Progress Report, on page 20.



Workers build forms for a new overpass as part of the four-laning of the Trans-Canada Highway near Banff, Alberta. Banff will be a major focus of world attention when Calgary hosts the 1988 Winter Olympics.

Many projects may not be highly visible, but others can't be missed. For example, travellers to **Montreal**'s Dorval International Airport will no longer have to compete for limited parking space thanks to a new parking garage. Other work at Dorval includes modernization of the terminal's baggage-handling areas and extensive renovations to the kitchens and public areas. Access roads to the airport are also being reconstructed.

SRCP work is underway at **Hamilton**'s Civic Airport. Work started last year on the new 2,440 metre runway, as did construction of a new firehall and firefighting training area. Passenger volume at the airport is forecast to triple by the end of the decade. With this increased demand in mind, the air terminal building is being expanded from 1,100 to 3,400 square metres.

Vancouver International airport will boast the first heliport to be built at a Canadian commercial airport, thanks to the program. Fixed-winged aircraft and helicopters currently share the same tarmac area. Other projects to be carried out at the airport include a new 1,800 car parking lot and construction of a new taxiway.

These modifications will not only make access to airports easier for the travelling public, but will benefit the surrounding communities by providing opportunities for new or improved air services as well as increased opportunities for tourism, business and industry.

Marine Improvements

Large ships are vital to the exchange of goods and services in today's competitive world, and yet Canada does not have enough wharves to accommodate them.

In **Cartwright**, Newfoundland, CN Marine's 135-metre vessel the *Sir Robert Bond* cannot dock alongside the existing wharf to offload cargo and passengers. Even though the ship is the main freight transportation link to and from this southeast Labrador community of 750, it currently has to anchor offshore and be offloaded by smaller coastal vessels. Under the SRCP Program, Cartwright's wharf will be extended and the berthing area dredged to a depth of 6.9 metres, allowing the *Sir Robert Bond* unrestricted access to the community.

This is an example of the marine improvements being undertaken through the SRCP Program. Other major marine developments in Atlantic Canada include new port facilities being built at **Chatham** and **Newcastle** in New Brunswick to handle increased forest product exports from the Miramichi region. The Miramichi Port Development project includes construction of a new wharf and shed at **Chatham** and extension of present facilities at **Newcastle.**

In total, over $124 million will be spent on 121 small craft harbours across the country and over $129 million on 14 other marine projects ranging from port developments at **Sept-Iles** and **Chicoutimi** in Quebec to new barge terminals at **Campbell River** and **Port Hardy** in British Columbia.

These improvements to ports, harbours and wharves will be of great value to all sectors of the Canadian economy by providing better facilities for the export of our many goods and natural resources.

Harbour facilities at Mulgrave, Nova Scotia are being expanded to handle future activity generated by off-shore exploration. Marine improvements are being undertaken at 14 locations ranging from a barge terminal at Port Hardy, B.C. to a new deepwater port at Sept-Iles, Quebec.

Surface Projects

Over $230 million is being spent under the SRCP Program on a range of highway and railway station improvements, rail grade separations and other miscellaneous surface transportation projects. One such project is the widening of the Trans-Canada Highway through **Banff National Park**, Alberta.

In February 1988, the world is coming to **Banff**. For two weeks this picturesque town will be familiar to millions around the world as Canada hosts the fifteenth Winter Olympics. To prepare for the influx of visitors and to help cope with the ever-increasing numbers of tourists who visit the area each year, a section of the Trans-Canada Highway is being widened to four lanes from its present two. For 14 kilometres, from just east of the Minnewanka traffic circle to the Sunshine Village access road, the handling capacity of the highway will be doubled. Steps are being taken to minimize disruption to the environment while ensuring that this needed improvement proceeds on schedule. The project is one of a number of highway projects being undertaken through the program, many as cooperative ventures with provincial governments.

Shipbuilding

The SRCP Program has allotted about $700 million for construction of new vessels for the Canadian Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans. Canadian shipbuilders will be busy filling these orders during the next three years.

Shipyards in **British Columbia**, **Ontario**, **Quebec** and **Atlantic Canada** are all helping to expand and upgrade the Canadian Coast Guard fleet. The SRCP Program is providing for 11 new Coast Guard vessels and several smaller craft as well as the mid-life modernization of three existing vessels.

West Coast yards will construct two Type 1100 navaid tenders/light icebreakers as well as one Type 1050 and a number of small craft. Ontario and Quebec firms will also benefit with the award of contracts for one and two Type 1100 navaid tenders/light icebreakers respectively. In addition to one major modernization, East Coast yards will construct one Type 1100 and one Type 1050, and undertake other related work.

In recent years, most of Canada's shipbuilding industry has been operating below capacity. Many shipyards have been finishing residual contracts, and orders for future work have been slow coming in. The government's decision to accelerate replacement of the Canadian Coast Guard fleet under the Special Recovery Capital Projects Program has been welcomed by the industry. And apart from the boost to shipbuilding, this initiative will aid long term recovery in all sectors. Once completed, these vessels will maintain ice-free shipping channels, supply navigational aids, and assist in search-and-rescue, for the benefit of the entire economy.

Burrard Yarrows Shipbuilding Ltd. of Vancouver was awarded a contract for the construction of two Type 1100 icebreakers for the Canadian Coast Guard. Shipbuilding projects funded under the SRCP Program will help to develop and maintain expertise associated with the trade.

Research and Training

Across Canada new rapid-growth industries are developing in high technology and other high productivity areas. But more scientific research and technological innovation is imperative if Canada is to hold its own in an increasingly competitive world. Biotechnology, office automation and other new fields are rapidly gaining importance as sources of new jobs for Canadians. Under the SRCP Program, these and a range of other areas will benefit from the construction or expansion of some 18 research and training facilities at a total cost of over $350 million.

Biotechnology . . . A New Frontier

Not too long ago, micro-organisms were something to be feared. Although scientists were aware of the beneficial role of these "bugs" in nature, their full economic potential has only recently been realized. Whether producing chemicals or cleansing the environment, microbes are part of a rapidly growing industry known as biotechnology.

Over the next decade this technology is expected to replace many conventional production processes in the fields of agriculture, food, energy, medicine and even micro-electronics, and will make a significant contribution to Canada's economic growth. While a

precise forecast cannot be made, biotechnology has the potential to become a multi-billion dollar industry in Canada by the end of the century.

But this presents a scientific and technological challenge. The federal government is responding to that challenge through major investments under the SRCP Program. A new Biotechnology Research Institute is currently being constructed in **Montreal**. The Institute, which is part of the National Research Council, will focus on animal diagnostic chemicals and vaccines, bacterial ore leaching, pest control, nitrogen fixation and genetic engineering. A major expansion is underway at the NRC Plant Biotechnology Institute, **Saskatoon**, so that it may become a national centre for research on plant biotechnology.

Manufacturing Technology

By 1986, over 120 scientists and engineers will be at work on applied research and development projects at the Institute for Manufacturing Technology being constructed as an SRCP project in **Winnipeg**. Scientists at this new centre will specialize in such fast-growing fields as computer-aided design, robot mechanisms and sensor systems, and artificial intelligence. These areas are critical if Canada is to remain internationally competitive in a host of industry sectors.

As a national laboratory, the Institute will work closely with provincial research organizations and other regional establishments to provide a national focus for industry's medium and long-term R&D needs.

Food Processing

Forty controlled-atmosphere rooms, industrial engineering laboratories with the capacity to design and manufacture equipment prototypes useful to the food industry, and six pilot plants simulating manufacturing conditions are all important elements of the new Food Processing Research Centre, another SRCP project now being built at **Ste. Hyacinthe**, Quebec. As a development tool for the food industry, research activity will focus on new and improved processes for manufacturing food products as well as the development of new products.

The Centre will be ready in 1986 for occupancy by about 100 scientists and support staff. Food processing and beverage firms from across Canada will be able to lease space and equipment in the Centre to carry out their own research projects. This service will be particularly useful to small and medium-sized enterprises having only limited funds for research or equipment.

Minerals Research

Construction of the Fluid Bed Minerals Research Centre in **Chatham**, New Brunswick will make a major contribution to Canadian mining technology.

This Special Recovery Project is developing a new process to recover a higher percentage of metals from concentrates obtained from local ores. This process, requiring a fluid bed furnace, involves roasting concentrates to change their chemical structure to a form whereby metals such as zinc, lead, copper, silver and gold can be more easily extracted.

Office Technology

To help Canadian expertise in the growing world market for office-communications products and systems, the government is establishing a Workplace Automation Research Centre in **Laval**, Quebec through the SRCP Program. The Centre's mandate will be to conduct research on the design, content and software of electronic systems for the office of the future.

Other Research Facilities

Other major research and training facilities being constructed under the SRCP Program include the Atlantic Veterinary College in **Charlottetown**, the Toxicology Research Centre in **Guelph**, the Fisheries Research Centre near **Ste. Flavie**, Quebec, the Nova Scotia Nautical Institute at **Port Hawkesbury**, Nova Scotia and the Coast Guard College expansion at **Sydney**, Nova Scotia.

Collingwood Shipyards of Collingwood, Ontario, is building one Type 1100 icebreaker.

Shipbuilding represents a major sector of the SRCP Program. Here a metal-worker at Halifax Industries Limited cuts steel for an icebreaker.

Advanced Technology Procurements

Canadian industry has already earned a reputation for world-class expertise in a number of advanced technology fields. Through six major contracts under the SRCP Program, the federal government is purchasing this Canadian technology, thus boosting companies through expanded production. To enhance their competitiveness, companies will be able to demonstrate Canada's advanced technology capability to potential foreign customers. In addition, the federal government will be filling vital public needs with improved capacity in fields such as air navigation systems and national defence communications.

Ice Reconnaissance

By the end of 1985, Canada's east coast will have a new iceberg detection service. The purchase of a DASH-7 Ranger extended range aircraft under the SRCP Program will allow the federal government to provide an iceberg surveillance and forecasting service to oil companies and drill operators working in "iceberg alley", the area of water stretching from northern Labrador to the Grand Banks.

The new aircraft will join two Lockheed Electras currently leased as part of Environment Canada's ice information program. This program monitors and forecasts pack ice conditions for the **Arctic**, the **Great Lakes**, the **Gulf of St. Lawrence** and Canada's **east coast**. With the addition of this new reconnaissance plane, tracking and forecasting of iceberg movement will be undertaken, and the surveillance area extended to cover a further 500,000 square kilometres of ocean.

The project involves purchase of the plane and advanced sensing equipment developed and manufactured in Canada. It's one example of the federal government's determination to support and purchase Canadian-built equipment and technology.

Other Procurements

Procurement by the Department of National Defence will replace aging equipment with advanced technology and will stimulate production and jobs in the Canadian electronics and communications industries. These projects, representing an investment of over $125 million, include:

— a major contribution toward the Search and Rescue Satellite (SARSAT) project — a joint project involving Canada, France and the U.S.A. to detect and locate ships and aircraft in distress;

— installation of MACS (Military Aeronautical Communications Systems) at various Canadian bases for communication with transport, patrol and search and rescue aircraft over Canadian territory;

— replacement of high frequency receivers and microwave communications systems; and

— modification of three CH-113A Search and Rescue Voyageur helicopters with new long-range fuel tanks, external rescue hoists and new avionics for superior navigation communications.

New air navigation equipment being installed at Transport Canada airports is providing benefits to the Canadian aerospace/electronics sector as well as improving airport safety. Special Recovery Projects include replacing tube-type instrumentation with solid-state instrument landing systems (ILS) at 17 locations, replacement of very high frequency (VHF) transmitters and receivers for air-ground communication, the purchase of 50 Instrument Landing System signal analyzers, and fitting 90 distance-measuring equipment ("DME" beacons) installations with Canadian-made built-in test units. The "DME" test units are not Canadian made and are expensive to maintain. By replacing these units with Canadian equipment, maintenance time will be reduced, as will be shipping costs and repairs.

Advanced technology procurements under the SRCP Program have a total value of over $195 million. In addition to those projects listed above, funds are being provided to the CBC to purchase technical equipment, telephone systems and transmitters, and to Communications Canada for the demonstration of office automation technology at the Palais des Congrès in **Montreal.**

Land and Tourism Development

By redeveloping urban lands and public facilities, the government can encourage related private sector investment and give a boost to local construction, retailing and other sectors. Under the SRCP Program, a variety of initiatives are underway ranging from redevelopment of the North of Portage area in downtown **Winnipeg** to the restoration of a major heritage building in **Vancouver.**

Vancouver's Sinclair Centre, formerly referred to as "Block 15", comprises four heritage buildings in the city's downtown — an entire city block now being redeveloped through the SRCP Program. Old roofs, floors, structural columns and interior and exterior walls are being repaired or replaced in a carefully planned restoration effort. The exteriors of the four buildings will be fully returned to their original appearance; restoration includes repairs to masonry and brick work and the addition of energy-efficient windows.

In Saskatoon, $6 million dollars is being invested by the federal government to expand the National Research Council's Plant Biotechnology Institute. The Laboratory will become a national centre for research on plant biotechnology.

The result will be an integrated modern office complex retaining all the heritage features of this Vancouver landmark. The complex will house government offices and a mix of commercial and retail space. The inner courtyard and laneway will be developed as a two-level pedestrian concourse protected by a glazed galleria-type roof. The project is scheduled for completion in 1986, the City of Vancouver's Centennial. The site will have a direct link to the planned waterfront station of the new ALRT going into service at the same time.

Canada's first fully computerized parking garage is one of eight developments under the SRCP Program slated for Harbourfront, the Government of Canada's 37 hectare cultural and recreational complex on **Toronto**'s waterfront. In addition to the 1200-car garage, projects include the new Spadina Marina Pier, a four-kilometre water's edge promenade, a skating rink, the Harbourfront Spadina Square, related roadworks, and seed money for a new Arts Centre on York Quay which will include a gallery for contemporary Canadian art and a festival hall.

At Vieux-Port-de-Montréal, SRCP projects include a new 30 metre-wide boulevard complete with walkways, fountains and trees to link the St. Lawrence waterway with **Old Montreal**. In addition, the eastern entrance of Lachine Canal will be opened for pleasure boats, a park developed at Cité du Havre, and reconstruction work carried out at a number of piers and buildings.

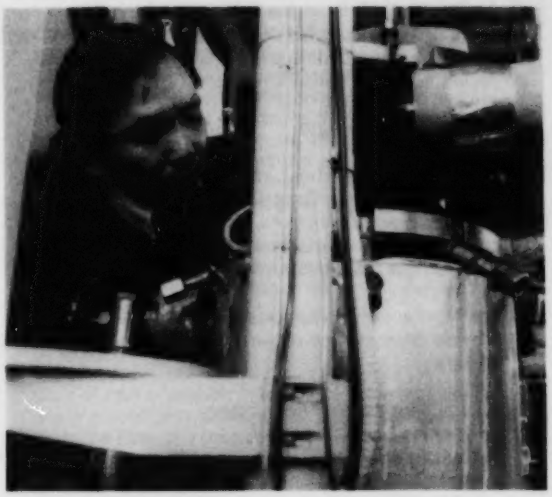
At **Quebec City**, SRCP projects include a 400 berth marina at Louise Basin, boutiques, restaurants, offices and a new market area to transform the Vieux-Port-de-Quebec into a "people place". Quebec City's waterfront will be a major destination for tourists from Canada, the U.S. and other countries as it welcomes thousands this summer to the pageant of tall ships that will open Quebec '84 festivities, in celebration of Jacques Cartier's first voyage of exploration.

Resource Development

Under the SRCP Program, Canada's fisheries, forestry and agriculture sectors will benefit from a variety of projects designed to encourage the development of resources in these sectors.

The Water Bomber Squadron

One of the larger projects in the SRCP Program is the production of 29 CL-215 water-bombing aircraft by Canadair, under the terms of a co-operative supply agreement between the Government of Canada and the provinces of **Quebec**, **Alberta**, **Saskatchewan**, **Manitoba**, **Ontario** and **Newfoundland**. In addition, the federal government is purchasing four water bombers for use in the **Yukon** and **Northwest Territories**. The total federal contribution to the project is $174 million. The new planes will constitute a national fleet of "flying fire trucks" to meet peak fire season demands. These demands are considerable. Over the past five years, for example, forest fires burned three and a half times more forest than was harvested by the entire forest products industry. In 1980 alone, fire destroyed timber valued at $350 million. The water bomber squadron is planned to combat these conditions, in all regions of the country.



A researcher utilizes sophisticated technology to analyse pulp at the Pulp and Paper Research Institute of Canada, in Vancouver. The institute is being expanded as an SRCP project.

Forest Research

To remain internationally competitive, Canada's forest products industry requires long-term supplies of wood. This calls for intensive and sophisticated forest management techniques. Environment Canada's forest research centres, such as the Pacific Forest Research Centre in **Victoria**, B.C., are already playing an important role in this respect. Scientists at the Centre are investigating a number of areas including ways to control root diseases in second growth stands and reduce losses from insects such as the mountain pine beetle.

Under the SRCP Program, the Pacific Forest Research Centre is being expanded at a cost of $14 million. Similar SRCP expansions are underway at the Great Lakes Forest Research Centre at **Sault Ste. Marie**, Ontario, the Laurentian Forest Research Centre at **Quebec City**, the Maritime Forest Research Centre at **Fredericton**, New Brunswick and the Pulp and Paper Research Institute of Canada, **Vancouver.**

Fisheries

Fresh, smoked, frozen and salted, paste, oil, or meal... packaged, boxed, canned or bagged... fish in its many forms, makes Canada the world's largest exporter of fish products. Our fish exports contribute some $1.6 billion toward Canada's balance of payments, and represent our third largest export earner.

To foster productivity in the fishing industry, the government has invested over $200 million in a variety of fisheries infrastructure and harbour development projects under the SRCP Program.

Specific projects include:

- 121 small craft harbour improvements in **Atlantic Canada**, **Quebec**, **Ontario** and **British Columbia**;
- construction of an electronic sweep vessel to chart **Atlantic Canada** waters;
- two marine service centres in **Newfoundland** to provide drydock and repair facilities for smaller vessels;
- six salt fish facilities in **Quebec**;
- bait storage facilities at a variety of locations in **Quebec** to address problems of fluctuating bait supply;
- fish-unloading and ice-making facilities in **New Brunswick**, **Nova Scotia** and **Quebec** to ensure that fish are properly preserved to maintain optimum product quality; and
- upgrading of industrial water and power supplies in **Nova Scotia**.

Construction of these facilities is already providing employment in a number of communities across the country, as well as generating longer-term benefits to the fisheries sector.

Building for Tomorrow

A single report cannot fully describe the benefits and the long-term economic impact which Special Recovery Capital Projects are bringing to hundreds of cities, towns and hamlets across the country. In a variety of ways, the SRCP Program is helping Canadians and Canadian industry to be more productive and competitive and to build for the future. In this respect, the SRCP story has just begun.

A de Havilland Dash-7 Ranger with supporting electronic equipment is being purchased for iceberg surveillance off the east coast. Reports on ice movements from the aircraft will assist companies exploring off-shore.

Projects Progress Report

The following list provides information on each of the Special Recovery Capital Projects. The projects are grouped within the following sectors:

I. TRANSPORTATION FACILITIES
II. SHIPBUILDING
III. RESEARCH AND TRAINING FACILITIES
IV. ADVANCED TECHNOLOGY PROCUREMENT
V. LAND AND TOURISM DEVELOPMENT
VI. RESOURCE DEVELOPMENT
VII. OTHER PROJECTS

Within each of the above sectors, the projects are grouped on a provincial basis. More detailed information, beyond that listed here, concerning the status of each Special Recovery Capital Project is available from the SRCP Secretariat.

For each project, two types of information are provided:

I PROJECT DESCRIPTION:

(1) Code Number: This number denotes the department or agency responsible for management of the project as outlined in the following list. The number is also used in the SRCP Secretariat's computerized data base and reporting system.

MOT-AIR -Ministry of Transport (Air Administration)
MOT-SUR -Ministry of Transport (Surface Administration)
MOT-MAR -Ministry of Transport (Marine Administration)
PWC -Public Works Canada
DOE -Environment Canada
NRC -National Research Council
INA -Indian and Northern Affairs Canada
F&O -Dept. of Fisheries and Oceans
DRIE -Dept. of Regional Industrial Expansion
DND -Dept. of National Defence
AGR -Agriculture Canada
DOC -Dept. of Communications
CEIC -Employment and Immigration Canada
SOS -Dept. of Secretary of State
CBC -Canadian Broadcasting Corporation

(2) Participation of Other Governments: Each of the 70 projects involving financial participation of other levels of government is marked with a "*". In this case, the figure noted is the federal contribution to the project.

(3) Project Description: This section outlines the nature of the work being undertaken, i.e., the type of facility being constructed, expanded or improved or good(s) being procured.

(4) Location: This section notes the city or community in which the project is located. In the case of a procurement, the location of the head office of the prime contractor for the project is noted.

(5) Cost: This section notes the total approved federal funds which have been provided for the project. The figure in each case is derived by adding together the funds provided by the department/agency concerned and the supplementary funds provided to that department through the SRCP Program. The figure, which is the total estimated cost of the project at the time of its latest approval, does not include financial assistance, either direct or in kind (e.g., provision of land), by other participants in the project, whether in the public sector (e.g., a province) or the private sector. In many cases, the approved total estimated cost listed for the project is greater than its current forecast due to competitive contracting.

II STATUS OF PROJECT

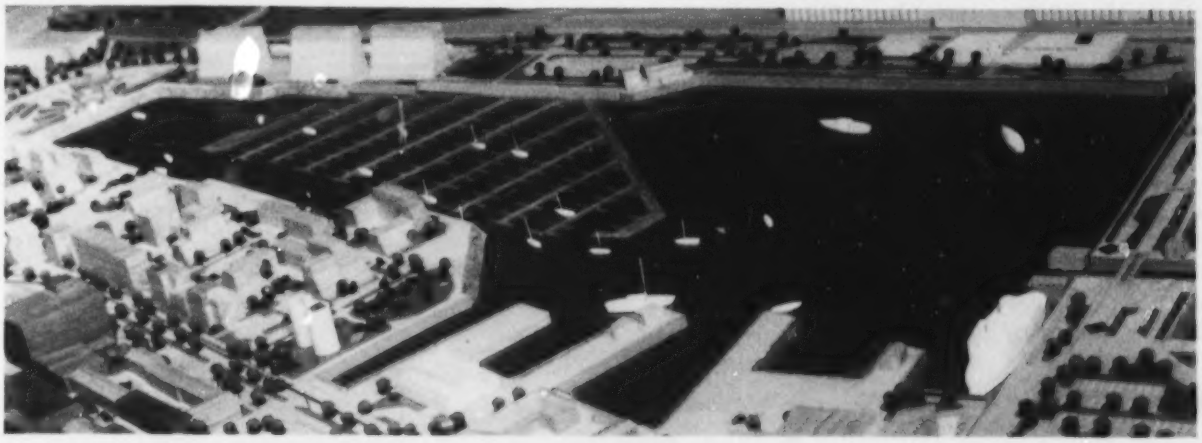
(1) Date of start of project: This section notes the date on which construction activity at the project site commenced or, in the case of a procurement, the date on which the contract was awarded. If the construction start/contract award has not yet occurred, its forecast date is noted ("F"). A construction start is defined as activity at the project site leading directly to completion of the facility in question.

(2) Date of completion of project: This section notes the date by which the facility will be commissioned or the goods delivered. If this date has already occurred, i.e., the project is already finished as of March 31, 1984, an "A" (actual) follows the date.

Some $24.7 million has been provided to Harbourfront in Toronto under the SRCP Program for eight projects at the waterfront park. Last year an estimated 1.8 million people visited Harbourfront.

PROJECT CODE	PROJECT DESCRIPTION	LOCATION	COST ($M)	DATE OF START OF PROJECT	DATE OF COMPLE-TION OF PROJECT
I. TRANSPORTATION FACILITIES					
Newfoundland					
MOT-MAR-08	Development of container terminal	Seal Head	14.0	84-07 (F)	85-09
MOT-MAR-12	Extension of existing wharf to accommodate larger ships	Cartwright	2.0	84-06 (F)	84-11
MOT-SUR-03	Renovation to bus terminal, improvement of access for handicapped	Windsor	0.3	83-10	84-03 (A)
MOT-SUR-01 (A-E)	* Trans-Labrador Highway – Road construction		13.7	83-09	85-12
	* Conception Bay Bypass – Arterial construction		9.0	83-08	85-12
	* L'Anse-au-Meadow Road – Upgrading and paving		5.3	83-08	85-12
	* Gander Access Road – Road construction		1.9	83-10	85-12
	* Burgeo Road – Upgrading and paving		5.1	83-10	85-12
F&O-02 (A-R)	Small Craft Harbours: Bonavista (83-08, 84-12); Codroy (83-11, 84-11); Cow Head (83-10, 84-11); Fogo Island (83-11, 84-07); Forteau (83-04, 84-06); Gooseberry Cove (83-10, 84-11); Green Island Brook (83-10, 84-11); Harbour Grace (83-10, 84-11); Heart's Content (83-10, 84-11); Jackson's Arm (84-03, 84-09); L'Anse-au-Loup (83-10, 84-12); Makkovick (84-07-F, 84-12); Port-aux-Basques (83-10, 84-10); Port au Choix (84-01, 84-10); Punch Bowl (84-06-F, 84-11); St. Bride's (83-08, 84-11); Smokey (84-07-F, 84-12); Trout River (83-10, 85-03)		21.0		

At Le Vieux-Port-de-Montréal, SRCP investments of $40 million will result in extensive developments including roads, water services, restoration of heritage structures, new buildings and parks.



At Le Vieux-Port-de-Québec, a 400 berth marina is being constructed in Louise Basin. Quebec City is a major destination for tourists from Canada, the United States and other countries this summer coming to witness the return of the tall ships.

Nova Scotia

MOT-MAR-02	Wharf extension and provision of land for storage and wharf services	Mulgrave	10.6	83-10	85-03
MOT-MAR-09	Acquisition of land, development of surface areas, and construction of wharf extension	Digby	6.7	83-09	85-03
MOT-MAR-16	* Bridge pier protection – Construction of protective structures for two bridges	Halifax-Dartmouth	3.1	84-02	84-05
MOT-SUR-08	Funds to CN Rail for rail order	Sydney	0.5	83-06	83-06 (A)
F&O-03 (A-P)	Small Craft Harbours: Alder Point (83-10, 84-12); Ballantyne's Cove (83-10, 83-11-A); Barrio's Beach (83-10, 84-06); Bayfield (83-10, 84-01-A); Baxter's Cove (83-10, 84-06); Bay St. Lawrence (83-10, 84-08); Canso (83-10, 84-09); Chegoggin Point (83-10, 84-07); Cheticamp (83-10, 84-08); Cheticamp Point (83-10, 84-07); Dennis Point (83-09, 84-06); Dingwall (83-10, 84-08); Falls Point (83-06, 84-12); Forchu (83-10, 83-10-A); Glace Bay (83-08, 84-12); Half Island Cove (83-09, 83-09-A); Ingonish North (83-08, 83-12-A); Larry's River (83-10, 83-12-A); Little River (83-10, 83-12-A); Livingstone's Cove (83-10, 84-05); Louisbourg (83-09, 83-10-A); Mabou (83-10, 84-02-A); Meteghan (83-10, 84-05); Murphy's Pond (83-08, 84-02-A); Neil's Harbour (83-10, 84-09); New Harbour (83-10, 83-10-A); Petit de Grat (83-10, 84-10); Port Maitland (83-10, 84-09); Port Morien (83-10, 84-03); Sambro (83-10, 84-07); Terence Bay (83-11, 84-07); West Head (83-10, 84-07); Wedgepoint (83-10, 84-03-A)		26.5		

Prince Edward Island

F&O-04 (A-F)	Small Craft Harbours: Egmont Bay (83-10, 84-08); Graham's Pond (83-10, 85-03); Launching Pond (83-10, 84-08; Miminegash (83-11, 84-12); Naufrage (83-10, 84-09); North Lake (83-10, 84-09)		8.8		

New Brunswick					
MOT-AIR-01	Airport Improvements – Air terminal and runway improvements	Saint John	2.1	83-08	84-11
MOT-MAR-14	Port Development –		17.2	83-08	85-04
	– construction of new wharf and shed	Chatham			
	– extension of wharf and shed	Newcastle			
MOT-SUR-02	* Reconstruction and upgrading of road				
	* – Route 450 – Gloucester Peninsula		1.6	84-05 (F)	86-03
	* – Route 17 – St. Leonard to Robinsonville		8.0	83-08	86-03
	* – Route 11 – Tracadie to Chatham		4.6	83-08	86-03
	* – Route 11 – Bathurst to Tracadie		5.6	83-08	86-03
	* – Route 11 – Charlo to Belledune		8.0	84-05 (F)	86-03
	* – Route 8 – Newcastle to Tabusintac River		8.0	83-12	86-03
	* – Route 8 – Blackville to Newcastle		6.2	83-12	86-03
MOT-SUR-07	* Railway grade separation – Construction of a bridge to carry Church Ave. over CPR tracks	Saint John	1.6	83-12	84-11
F&O-05 (A-F)	Small Craft Harbours: Caraquet (83-09, 84-09); Dipper Harbour (83-10, 85-06); Lamèque (83-09, 84-07); Pointe Sapin (83-08, 83-12-A); Richibucto (83-10, 84-07); Shippegan (83-10, 84-09)		10.0		
Quebec					
MOT-AIR-02	Airport Improvements – Resurfacing of runways, reconstruction of perimeter road and replacement of field electrical centre	St. Hubert	3.7	83-09	84-09
MOT-AIR-07	Airport Improvements – Improvement of buildings, access roads, signalling and lighting; runway surfacing, construction of public parking and office space	Dorval	49.7	83-10	86-05
MOT-MAR-03	* Port Relocation – Construction of wharf, dykes, embankments and sheds; development of storage area; provision of electricity, sewer and water services	Sept-Iles	36.2	83-10	86-09
MOT-MAR-04	Port Relocation – Relocation of port facilities to Grande-Anse (open to year-round navigation); construction of wharf, cargo shed and administration building; development of cargo and storage area	Chicoutimi	26.6	83-11	85-10
MOT-SUR-05	Gare du Palais – Track construction and renovation of station	Québec	24.4	84-05 (F)	85-12
F&O-06 (A-P)	Small Craft Harbours: Anse-à-Beaufils (83-10, 84-06); Anse-à-Valleau (83-11, 84-09); Baie de Bradore (83-08, 84-06); Bonaventure (83-11, 84-07); Cap-aux-Meules (83-09, 84-09); Cap Chat (84-02, 84-11); Gascons (83-10, 84-10); Grande Rivière (84-01, 84-11); Ile d'Entrée (83-10, 84-06); Matane (83-08, 84-10); Old Fort (83-08, 84-06); Old Harry (83-10, 84-11); Rivière-au-Renard (83-10, 84-04); St-Godefroi (83-09, 84-05); Ste-Thérèse de Gaspé (84-01, 84-11); Tourelles (83-10, 84-05)		22.5		
Ontario					
MOT-AIR-08	Airport Improvements – Replacement of pavement structures and Flight Information Display System (FIDS) equipment, expansion of computer control, airside terminal and groundside restoration and improvement	Toronto	14.6	83-08	84-11
MOT-AIR-14	Airport Improvements – Improvement of runway, apron, utilities, services and roads	Thunder Bay	12.9	83-09	85-10
MOT-AIR-15	Airport Improvements – Repairs to taxiway and apron	Kenora	0.5	83-08	83-10 (A)
MOT-AIR-16	Airport Improvements – Repair of taxiway and access roads; lighting of parking area	Red Lake	1.2	84-04 (F)	84-09

MOT-AIR-17	Airport Improvements – Acceleration of airport expansion and upgrading	Hamilton	44.2	82-09	87-03
MOT-AIR-19	Airport Improvements – Replacement of existing flight service station and provision of terminal facilities	Sioux Lookout	1.6	84-03	85-08
MOT-AIR-18	Airport Improvements – Runway paving	Fort Frances	2.2	84-06 (F)	84-10
MOT-AIR-22	Airport Improvements – Repair of runway, overlaying of taxiway and apron	Earlton	1.7	84-05 (F)	84-09
MOT-AIR-23	Airport Improvements – Construction of new terminal, access and service roads, carpark, security services and associated utilities	Kapuskasing	1.7	84-04 (F)	85-08
MOT-AIR-24	Airport Improvements – Reconditioning of wells, construction of sewage systems, asbestos removal, upgrading of electrical power system	London	1.9	83-08	85-03
MOT-AIR-25	Airport Improvements – Removal of asbestos, development of general aviation area, replacement of terminal roof, installation of elevators, upgrading of electrical power system, replacement of approach lights	North Bay	3.9	83-07	84-11

Canada's CL-215 water-bomber is the only aircraft in the world specifically designed to fight forest fires. 29 water-bombers are being produced by Canadair of Montreal under a cooperative purchase arrangement with six provinces to establish a national fleet of fire-fighting aircraft.

Production of the Canadair CL-215 water-bomber is expected to create some 5,000 person-years of work at Canadair and its suppliers.

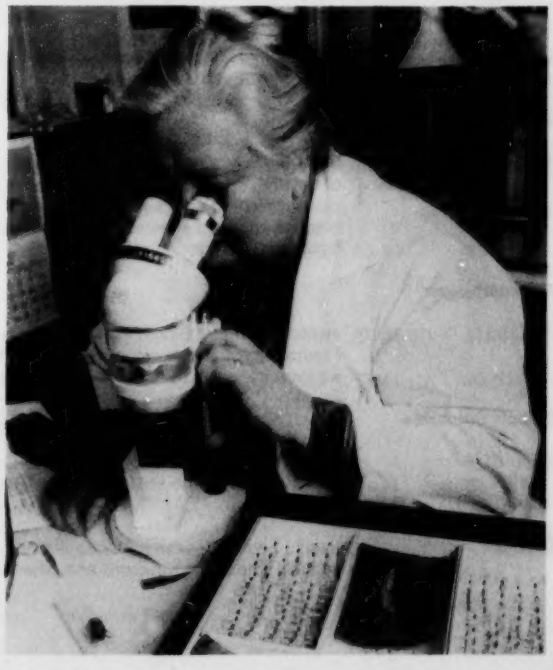
MOT-AIR-26	Airport Improvements – Repair and overlaying of runways and taxiway	St. Catharines	0.5	83-09	83-11 (A)
MOT-AIR-27	Airport Improvements – Expansion of air terminal building, asbestos removal and reinsulation of equipment garage, replacement of grader, construction of addition to firehall	Sault Ste. Marie	10.3	83-08	86-03
MOT-AIR-28	Airport Improvements – Three-bay addition to equipment garage, development of new general aviation area, replacement of firehall doors, reconstruction of runway	Timmins	4.2	84-04 (F)	84-10
MOT-AIR-29	Airport Improvements – Firehall addition, runway repairs, resurfacing of carpark, apron and taxiways; upgrading of water and electrical systems	Windsor	4.9	83-09	84-12
MOT-AIR-20	Airport Improvements – Construction of runway extension, parallel taxiway, service road extension and relocation of aviation gas facilities	Pembroke	2.9	83-10	84-08
MOT-AIR-32	Airport Improvements – New runway, taxiway, apron, access road, carpark, lighting and general site improvements	Summerstown	2.7	84-05 (F)	84-12
MOT-MAR-05	Rehabilitation of Welland Canal – Repair of locks	Welland	6.0	83-10	85-04
MOT-MAR-10	Eastport Complex – Development of reclaimed land in Hamilton Harbour into active shipping facilities	Hamilton	8.0	83-07	85-03
MOT-MAR-11	* Development of marina on Detroit River	Windsor	0.9	84-02	84-07
MOT-MAR-15	* Seawall Repairs – Construction of steel piling and rockfill seawall on Detroit River for shoreline protection	Windsor	1.2	83-03	88-03
MOT-SUR-04-A	Upgrading of station and construction of inter-city bus/rail facilities	Sudbury	2.0	84-05 (F)	84-12
MOT-SUR-04-B	Union Station – Upgrading of facade, doorways, lighting, signage, train shed, and installation of escalators	Toronto	3.5	84-04 (F)	85-03

MOT-SUR-06 (A-G)	* Railway grade separation – Reconstruction of two grade separations at Hyde Park	London	1.5	84-02	85-05
	* Railway grade separation – Construction of subway to carry Gardiner's Road under CNR tracks	Kingston	3.5	83-09	84-09
	* Railway grade separation – Construction of subway to carry Markham Road under CNR tracks at Richmond Hill	Richmond Hill	4.4	84-03	85-07
	* Railway grade separation – Construction of grade separation to carry Brimley Road under two tracks	Scarborough	3.0	83-11	85-05
	* Railway grade separation – Reconstruction of existing Dundas Street West bridge—four lanes over six tracks	Toronto	1.8	83-11	84-12
	* Railway grade separation – Construction of subway to carry Grenville Avenue under railway and to provide improved access to Waterfront	Thunder Bay	3.1	84-01	84-10
	* Railway grade separation – Construction of grade separation to carry Derry Road under CPR tracks	Mississauga	2.5	83-10	84-09
F&O-07 (A-R)	Small Craft Harbours: Amherstburg (84-03, 84-08); Belle River (83-10, 84-04); Belleville (83-10, 84-04); Black River (83-09, 83-12-A); Blind River (84-01, 84-06); Brockville (83-10, 84-07); Bruce Mines (83-08, 84-03-A); Cobourg (83-09, 84-06); Cockburn Island (83-08, 83-09-A); Cornwall (83-10, 84-06); Gananoque (83-11, 84-05); Gore Bay (84-02, 84-06); Gros Cap (84-04, 84-07); Keswick (84-05-F, 84-09); Kingston (83-11, 84-03-A); Leamington (83-07, 84-03-A); Little Current (83-07, 84-03-A); Manitouwaning (84-04, 84-07); Midland (84-01, 84-01-A); Mississauga (84-01, 84-06); Nepean (84-02, 84-03-A); Owen Sound (83-09, 84-05); Pefferlaw River (83-09, 84-03-A); Penetanguishene (84-02, 84-03-A); Peterborough (84-03, 84-06); Port Dalhousie (83-10, 85-03); Port Dover (83-10, 84-08); Port Franks (83-12, 84-03-F); Richard's Landing (84-04, 84-07); Spanish River (84-05-F, 84-09); Stoney Creek (83-08, 84-11); Thessalon (84-04-F, 84-07); Tobermory (84-04-F, 84-06); Virginia Beach (84-05-F, 84-09); Wheatley (83-12, 84-03-F); Whitby (83-12, 84-03-A); directional signage program (83-11, 84-03-A); hydrographic charting Lake Ontario, Lake Huron and Georgian Bay (83-09, 84-03-A)		27.3		
Manitoba					
MOT-AIR-09	Airport Improvements – Completion of pavement, restoration and extension to meet air carrier needs	Brandon	6.1	83-08	84-07
Saskatchewan					
MOT-AIR-10	Airport Improvements – Construction, extension and renovation of taxiways	Regina	5.2	83-09	84-10
MOT-AIR-11	Airport Improvements – Provision of air terminal facilities and improvement of water services	Prince Albert	1.5	83-11	84-09
Alberta					
MOT-AIR-03	Airport Improvements – Construction of firehall, new terminal and improvements to existing runway surfaces	Fort McMurray	21.4	83-09	86-03
PWC-07	Four-laning of Trans-Canada Highway from Minnewanka Traffic Circle to Sunshine Village Access Road	Banff National Park	50.0	83-10	85-10

British Columbia					
MOT-AIR-05	Airport Improvements – Construction of new air terminal complex, expansion of parking facilities, strengthening of aircraft parking apron	Kamloops	6.6	83-09	85-03
MOT-AIR-12	Airport Improvements – Repairs and renovations, construction of parking lot, construction of heliport	Vancouver	7.2	83-08	84-12
MOT-AIR-13	Airport Improvements – Upgrading of airport runway	Pemberton	0.5	83-05	83-07 (A)
MOT-MAR-06	Construction of ramps, acquisition of land for barge terminal	Campbell River	2.1	84-04 (F)	84-12
MOT-MAR-07	Development of barge terminal	Port Hardy	2.0	84-07	85-03
PWC-09	Rehabilitation of landing wharf, replacement of crane, expansion of parking facilities	Esquimalt	9.7	83-10	86-03
DOE-05	Reconstruction of Highway No. 4 in Pacific Rim National Park	Vancouver Island	5.5	83-09	84-06
F&O-08 (A-E)	Small Craft Harbours: French Creek (83-09, 84-06); Hartley Bay (83-09, 84-03-A); Port McNeill (83-10, 84-02-A); Prince Rupert (84-03, 84-07); Sointula (83-10, 84-02-A)		7.8		
Northwest Territories					
MOT-AIR-04	Airport Improvements – Expansion and modification of existing terminal, airside and groundside expansion	Inuvik	8.9	84-05	86-03
MOT-AIR-06	Construction of new air terminal building	Frobisher Bay	6.0	84-09	85-12
Yukon					
INA-01	Reconstruction and upgrading – Carcross-Skagway Road		7.3	83-07	85-03
INA-02	Reconstruction and completion – Dempster Highway		38.1	83-07	88-10
II. SHIPBUILDING	**Total value of shipbuilding projects:**		693.2		
Prince Edward Island					
F&O-01	Construction of new electronic survey vessel	Georgetown		84-04	85-06
Nova Scotia					
MOT-MAR-01-B	Construction of one Type 1100 tender for supply of navigation aids and icebreaking	Halifax		83-10	86-04
MOT-MAR-01-F	Mid-life modernization of icebreaker (Sir Humphrey Gilbert)	Halifax		83-10	84-11
MOT-MAR-01-C	Construction of one Type 1050 tender for supply of navigation aids and icebreaking	Pictou		83-12	85-12
Quebec					
MOT-MAR-01-B	Construction of two Type 1100 tenders for supply of navigation aids and icebreaking	Sorel		83-08	85-12
Ontario					
MOT-MAR-01-B	Construction of one Type 1100 tender for supply of navigation aids and icebreaking	Collingwood		83-09	86-04
British Columbia					
MOT-MAR-01-B	Construction of two Type 1100 tenders for supply of navigation aids and icebreaking	Vancouver		83-09	86-04

MOT-MAR-01-C	Construction of one Type 1050 tender for supply of navigation aids and icebreaking	Vancouver		83-11	85-12
F&O-19	Construction of coastal workboat	Vancouver		83-10	84-07
MOT-MAR-01-E	Construction of small shore-based craft	various		83-12	86-02
National (awards forthcoming)					
MOT-MAR-01-A	Construction of one Type 1200 Heavy Icebreaker				87-04
MOT-MAR-01-D	Construction of two Type 800 Small navaid tenders				85-07
MOT-MAR-01-F	Mid-life modernization of two icebreakers				85-06
III. RESEARCH AND TRAINING FACILITIES					
Prince Edward Island					
AGR-01	* Contribution towards construction of veterinary teaching facility	Charlottetown	18.5	83-12 (A)	86-09
Nova Scotia					
CEIC-01	Nautical Institute – Construction of new marine training facilities designed for 400 students	Port Hawkesbury	15.7	84-05 (F)	86-06

Scientists at Environment Canada's Pacific Forest Research Centre are investigating ways to reduce losses from the mountain pine beetle, a major threat to B.C. forests. Under the SRCP Program, the federal government is upgrading the research facilities of the Centre, at a cost of $14 million.



MOT-MAR-13	Canadian Coast Guard College – Expansion of residential accommodation (238 new berths) and structural alterations to existing administration building	Sydney	18.3	83-10	86-06
New Brunswick					
DRIE-08	Fluid Bed Mineral Research Centre – Construction of fluid bed minerals research facility	Chatham	15.0	83-11	86-07
DOE-06	* Maritime Forest Research Centre – Construction of 7,050 metre laboratory office complex	Fredericton	22.5	84-11 (F)	87-03
DOE-07	Forestry Satellite Facility – Construction of facility to provide forestry research capacity for the Canadian Forestry Service in co-operation with the University of Moncton	Edmundston	2.4	84-11	86-03
Quebec					
DOC-01	Canadian Workplace Automation Research Centre – Establishment of centre for research on workplace automation	Laval	11.0	83-10	84-11
F&O-13	M. Lamontagne Fisheries Research Centre – Construction of a research centre for fisheries and marine sciences	Ste-Flavie	39.5	84-09 (F)	86-09
NRC-02	NRC Biotechnology Research Institute – Construction of a national centre for research into biotechnology	Montreal	61.0	83-10	86-03
DRIE-01-B	Pulp and Paper Research Facilities – Expansion of facilities of the Pulp and Paper Research Institute of Canada	Pointe-Claire	2.0	84-05 (F)	85-02
DOE-01	Laurentian Forest Research Centre – Expansion and upgrading of existing facilities	Ste-Foy	11.0	83-10	86-06
AGR-02	Integrated Research Centre – Funding to construct centre for research on food products and processing	Ste-Hyacinthe	35.8	83-10	86-03
Ontario					
DOE-02	Great Lakes Forest Research Centre – Construction of major addition to augment the centre's research capacity	Sault Ste-Marie	13.0	83-10	86-07
DOE-09	* Toxicology Research Centre – Contribution towards construction of new institute	Guelph/Toronto	10.0	84-10 (F)	86-09
Manitoba					
NRC-01	Institute for Manufacturing Technology – Construction of new NRC laboratory for applied research and development in computer-aided design, robot mechanisms and sensors, artificial intelligence and flexible manufacturing systems	Winnipeg	42.6	83-11	85-10
Saskatchewan					
NRC-03	Institute for Plant Biotechnology – Expansion of NRC Prairie Regional Laboratory building to house the western centre of the national biotechnology program	Saskatoon	6.0	83-10	84-12
British Columbia					
DRIE-01-A	Pulp and Paper Research Facilities – Construction of new facilities for the Pulp and Paper Research Institute of Canada	Vancouver	15.0	84-09 (F)	85-12
DOE-03	Pacific Forest Research Centre – Construction of addition to existing structure and other alterations	Victoria	14.0	83-10	86-10

IV. ADVANCED TECHNOLOGY PROCUREMENT					
Quebec					
DOC-03	Office Automation Demonstration – Phase II of automation of Palais des Congrès	Montreal	3.2	84-07	85-08
MOT-AIR-31-B	Replacement of instrument landing systems (ILS) at airports with solid-state instrumentation	Montreal	12.5	83-11	85-10
DND-01 (B,D)	Procurement and installation of air/ground equipment	St. Anne de Bellevue			
	– SARSAT – Search-and-rescue satellite		26.1	84-01	87-03
	– CW-20 Microwave replacement		3.9	84-01	85-06
Ontario					
MOT-AIR-31 (A,C,D)	Procurement and installation of air navigation systems	Toronto			
	– VHF transmitters and receivers		9.4	83-08	86-07
	– ILS signal analyzers		2.4	84-01	86-02
	– Built-in testing equipment		1.2	83-09	85-01
DND-01 (A,C)	Procurement and installation of air/ground equipment	Toronto			
	– aeronautical communication systems		35.3	83-07	86-07
	– receiver replacement		4.8	83-09	86-03
MOT-AIR-21	Purchase DASH-7 Ranger aircraft and supporting electronic equipment for iceberg surveillance	Toronto	46.2	83-10	87-06
DND-03	Modifications to three search-and-rescue helicopters	Arnprior	20.8	83-10	86-08
CBC-01	Purchase of technical equipment, telephone systems and transmitters		33.5	83-12	86-03
V. LAND AND TOURISM DEVELOPMENT					
Nova Scotia					
PWC-11	Redevelopment of Shubenacadie Canal as historical and recreational park	Shubenacadie	3.0	83-10	86-03
PWC-01	Acquisition by lease/purchase financing of new federal office building	Halifax	5.0		86-01
DRIE-04	Reclamation of Louisbourg waterfront including cleanup and restoration	Louisbourg	2.0	83-08	84-06
DRIE-05	* Mulgrave and Canso Industrial Park – Development of marine industrial park on former Acadia fish plant site	Mulgrave	1.0	83-12	84-08
DRIE-02	Reclamation of two old mine sites and development of two park/recreation areas	New Waterford	1.9	83-07	85-09
DOE-12	Repair and upgrading of St. Peters Canal	St. Peters	2.4	83-08	86-03
DRIE-03	Construction of new office building	Sydney	2.0	84-01	84-12
New Brunswick					
PWC-12	* Redevelopment of city core	Moncton	8.0	83-10	85-06
Quebec					
PWC-02	Redevelopment of vacated port area	Chicoutimi	8.0	84-04 (F)	86-10
PWC-03	Vieux-Port-de-Montreal – Several renovation and construction projects, including pedestrian walkways, roadways, green areas, administration building and water service	Montréal	40.0	83-11	86-03
PWC-04	Vieux-Port-de-Quebec – Construction of a mutli-storey parking lot and a commercial building to house offices, vessel repair and sail weaving workshops	Québec	8.6	83-11	85-05
Ontario					
DOE-08	* Construction of secondary sewage treatment system	Niagara Falls	3.0	84-05	85-10

DOE-10	* Expansion to existing gravity sanitary sewer service connections, three sewage pumping stations and force mains	Sudbury	2.5	83-07	85-03
DOE-11	* Expansion to existing sewage treatment and water supply	Timmins	3.0	84-01	85-03
DOC-02	* Stratford Festival – Expansion of facilities of Festival and Avon Theatres	Stratford	2.0	84-01	84-12
PWC-05	Toronto Harbourfront – Construction of parking garage, marina pier, waterfront promenade, development of open and green areas, refurbishment of heritage structures, contribution towards development of arts centre	Toronto	24.7	83-09	85-12
PWC-06	* Welland Canal Lands Development – Redevelopment of the former Welland Canal property into a commercial/tourism/recreation complex	Welland	5.3	83-09	86-03
Manitoba					
DRIE-06	* Redevelopment of Portage area in downtown Winnipeg	Winnipeg	22.0	84-06 (F)	88-12
British Columbia					
PWC-10	Vancouver Waterfront – Provision of access and services to Canada Harbour Place and Vancouver waterfront	Vancouver	7.8	83-06	85-03
PWC-08	Sinclair Centre – Restoration and renovation of heritage building in downtown Vancouver (Block 15)	Vancouver	42.0	83-10	86-05
DRIE-07	Upgrading of water and sewage facilities in communities adjacent to the Pacific Rim National Park	Vancouver Island	11.0	83-10	86-03
VI. RESOURCE DEVELOPMENT					
Newfoundland					
F&O-14	Marine Service Centre – to provide drydock and repair facilities for vessels under 15 metres to allow low cost vessel maintenance and longer vessel life	Port-aux-Basques	1.0	84-05	84-10
F&O-15	Marine Service Centre – to provide drydock and repair facilities for vessels under 15 metres to allow low-cost vessel maintenance and longer vessel life	Port au Choix	2.0	83-11	85-03
New Brunswick					
F&O-16	Fish unloading and ice-making facilities (28 locations)		2.2	84-01	85-03
Nova Scotia					
F&O-17	Fish unloading and handling systems		1.4	83-11	84-09
F&O-18	Ice-making and storage facilities		3.0	83-11	85-12
F&O-11	Upgrading of industrial water and/or power supplies		2.5	83-11	85-12
Quebec					
MOT-AIR-20	* Procurement of 29 CL-215 water bombing aircraft under co-operative purchase arrangement with six provincial governments	Montreal	173.8	83-08	87-02
F&O-12	Fish unloading and ice-making facilities (53 locations)		15.0	83-12	86-03
F&O-09	Bait storage facilities (17 locations)		5.7	83-11	84-09
F&O-10	Salt fish facilities (6 locations)		6.0	83-11	85-12

Saskatchewan					
AGR-04	Canadian Western Agribition – Construction of additional livestock facilities at existing agribition site	Regina	5.7	83-06	84-04
AGR-03	PFRA Water projects – Rehabilitation of Swift Current weir and irrigation works – Rehabilitation of water supply	Southwest Saskatchewan	3.9	83-10	85-03
VII. OTHER PROJECTS					
New Brunswick					
SOS-01	* Construction of a community development centre for the Miramichi region	Newcastle	6.0	84-04 (F)	85-06
British Columbia					
INA-03 (A-M)	Construction of water and sewer systems at thirteen native communities in B.C.		10.1	83-07	84-12
National					
DND-02-A	Improved personal webbing – Procurement of clothing/textiles for armed forces		17.6	83-10	85-12
DND-02-B	Chemical warfare protective clothing – Procurement of clothing/textiles for armed forces		15.0	83-06	86-01

For more information, please contact:

Communications Section
Special Recovery Projects
Room 0A1, Phase III
Place du Portage
Ottawa, Ontario
K1A 0S5

(819) 994-2241

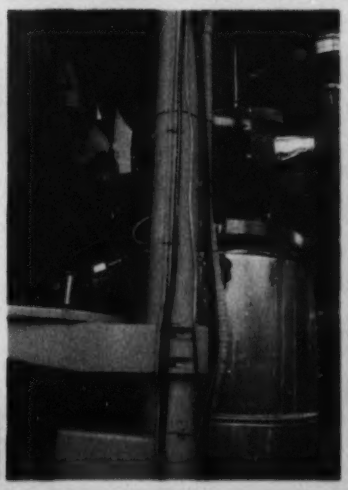
Gouvernement du Canada

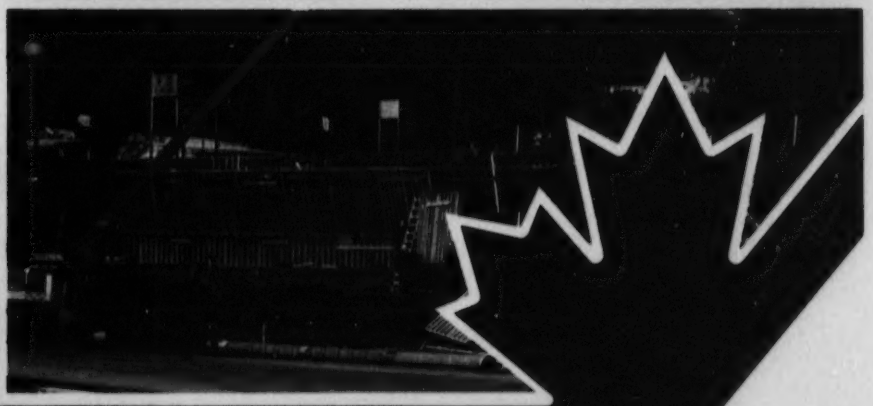
Programme des projets spéciaux de relance

Government of Canada

Special Recovery Capital Projects Program

La première année





Canada

84- 3949 /

Gouvernement du Canada

Programme des projets spéciaux de relance

Government of Canada

Special Recovery Capital Projects Program

La première année

Canada

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada (1984)

Publié avec l'autorisation de l'Honorable Donald J. Johnston, ministre d'État chargé du Développement économique et régional et des Sciences et de la Technologie, gouvernement du Canada.

ASC N° Cat. P35-11/1984
ISBN 0-662-53066-7

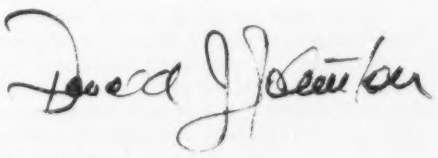
mai 1984

À son excellence
La très honorable Jeanne Sauvé
Gouverneur général du Canada

Excellence,

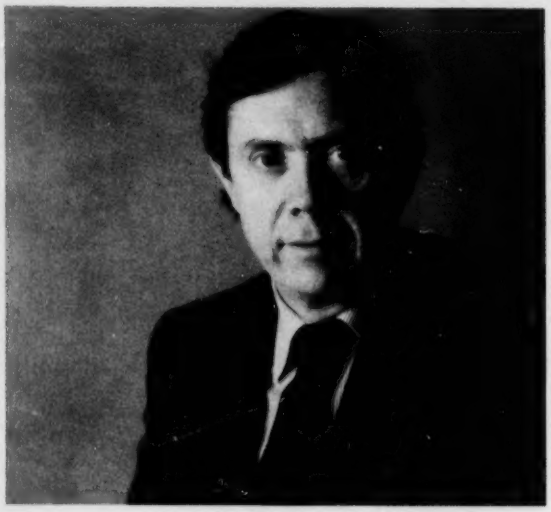
J'ai l'honneur de vous soumettre le compte rendu d'avancement des travaux du Programme des projets spéciaux de relance qui précise les réalisations accomplies jusqu'en date du 31 mars 1984.

Je vous prie de croire, Excellence, en l'expression de ma plus haute considération.



Donald J. Johnston
Ministre responsable

Introduction



Si nous voulons que le Canada de demain soit prospère, nous devons commencer par y investir dès aujourd'hui. Nous devons nous assurer que nos ressources renouvelables — nos forêts, notre faune marine et nos terres arables — sont exploitées judicieusement. Nous devons mettre au point de nouveaux produits et procédés et maintenir notre niveau d'excellence dans la recherche scientifique. Nous devons aménager les réseaux routiers, ferroviaires et aériens qui nous permettront de transporter plus efficacement encore les personnes et les biens dans tout le pays et de distribuer les produits canadiens sur les marchés mondiaux.

C'est précisément à ces fins qu'en avril 1983 le gouvernement du Canada a lancé le Programme des projets spéciaux de relance, un programme d'investissements de 2,4 milliards de dollars dans la construction, l'agrandissement et l'amélioration de toute une diversité d'installations publiques ainsi que dans l'achat de matériel et d'équipement. La rapidité avec laquelle est conduite l'ensemble des activités présente un double avantage. D'une part, en cette période où le niveau d'investissement du secteur privé est relativement faible, le programme apporte un stimulus nécessaire à notre économie. D'autre part, compte tenu de la nature même des actifs achetés ou construits, le programme favorisera l'expansion économique de notre pays dans les années à venir.

En ma qualité de ministre responsable, j'ai le plaisir d'annoncer que le Programme des PSR va bon train et que nous avons déjà atteint les principaux objectifs que nous nous étions fixés. Ces réalisations sont en grande partie dues aux efforts combinés des ministres et des fonctionnaires qui ont travaillé au programme ainsi qu'à un grand nombre de sociétés canadiennes qui ont effectué les travaux confiés à contrat. Par son envergure et sa portée, le Programme des projets spéciaux de relance a présenté un défi de taille pour les gestionnaires de la fonction publique qui se devaient d'obtenir les résultats recherchés dans une multitude de projets d'achats et de construction. Cela étant, le programme constitue un test pour le gouvernement du Canada, celui d'employer ses ressources humaines et de gérer ses capitaux pour répondre aux besoins mouvants en matière de croissance économique et d'expansion régionale.

Une grande partie des retombées du Programme des PSR est, bien sûr, de nature immédiate. Déjà, les Canadiens peuvent voir les avantages de ce programme dans plus de 500 localités, d'un océan à l'autre: les projets spéciaux de relance vont des travaux d'amélioration de l'aérogare d'Inuvik à la reconstruction de la route principale du parc national Pacific Rim sur l'île de Vancouver, en passant par toute une série de travaux d'amélioration de ports pour petites embarcations, comme à Bonavista (Terre-Neuve) et Leamington (Ontario). Les PSR ne délaissent évidemment pas la haute technologie, à preuve tous ces équipements de navigation perfectionnés qui doivent être installés dans 90 aéroports canadiens et l'Institut de recherche biotechnologique de Montréal qui sera doté de l'équipement scientifique le plus moderne.

Pour qu'il y ait vraiment relance économique, il faut que les Canadiens prennent collectivement certains engagements et agissent en conséquence. À cet égard, le Programme des projets spéciaux de relance est une étape majeure que franchit le gouvernement fédéral.

Donald J. Johnston
Ministre responsable

Aéroport international de Vancouver: construction d'un nouveau stationnement et d'une plate-forme d'atterrissage pour hélicoptères. Cet aéroport est l'un des 29 au Canada qui fait l'objet de travaux d'agrandissement ou d'amélioration dans le cadre du Programme des PSR.

Faits saillants

Les quelques lignes qui suivent résument l'avancement des travaux, en date du 31 mars 1984, dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance.

- Quatre-vingt-seize pourcent des projets, représentant 96 p. 100 du budget d'investissement du programme, ont été approuvés à l'étape de la conception détaillée et de l'évaluation des coûts et ont fait ou vont faire l'objet d'octroi de contrats.

- Deux cent vingt-sept projets ont déjà été lancés. Ce nombre représente environ 80 p. 100 du nombre total de projets et 79 p. 100 du budget global.

- Trente et un projets, représentant une valeur de 8,7 millions de dollars, sont déjà terminés.

- Au cours de la première année, les investissements effectués dans le cadre du programme ont représenté environ 332 millions de dollars.

- Les résultats d'une analyse de chaque projet, analyse effectuée entre janvier et mars 1984, permettent de croire que les échéanciers fixés pour les investissements du programme seront respectés. Par exemple, tout semble indiquer que le principal objectif du programme, à savoir que 60 p. 100 du budget doit être dépensé au 31 mars 1985, sera atteint, et peut-être même dépassé.

- Jusqu'à présent, plus de 550 contrats ont été octroyés.

Plus de 120 ports pour petites embarcations sont améliorés dans tout le pays grâce au Programme des PSR. À Glace Bay, on reconstruit le quai.

Le programme

Objet

Le Programme des projets spéciaux de relance (PPSR) représente un investissement public de taille dans l'avenir de notre économie. Les projets approuvés dans le cadre du Programme des PSR sont résolument orientés vers l'avenir et ils répondent à d'importants besoins en matière de développement économique, tant à l'échelle régionale que nationale. Si l'on prend nos forêts par exemple, ce sont des centaines de milliers d'hectares qui, chaque année, sont ravagées par les insectes, la maladie ou le feu. Or, grâce au Programme des PSR, quatre centres de recherche forestière d'Environnement Canada font l'objet de travaux d'agrandissement et l'on est en train de constituer une flotte fédérale-provinciale de 29 avions-citernes. Dans le même ordre d'idée, le Canada doit posséder les connaissances voulues s'il veut être concurrentiel sur les marchés internationaux dans des domaines tels que la biotechnologie et la bureautique. Or, toujours grâce au Programme des PSR, on construira des installations de recherche qui permettront de faire progresser ces nouveaux secteurs industriels ainsi que d'autres centres dont la fonction sera d'aider les secteurs qui, historiquement, ont fait notre force économique, comme l'extraction minière, les pêcheries et l'industrie alimentaire. Et ce ne sont là que quelques exemples de projets spéciaux. Le lecteur pourra se faire une meilleure idée des avantages pouvant découler du programme en consultant la section du présent rapport consacrée à l'analyse des projets.

Le Programme des projets spéciaux de relance est un programme accéléré. Qu'il soit question de construction ou d'achats, les projets que le gouvernement met en oeuvre passent le plus rapidement possible de la planche à dessin à l'étape de la réalisation. Le temps est l'élément essentiel — en agissant rapidement, le gouvernement cherche à stimuler l'économie dans une période où les investissements du secteur privé sont relativement faibles, grâce à des projets qui portent sur la construction ou l'achat de biens répondant à des besoins vitaux.

Portée

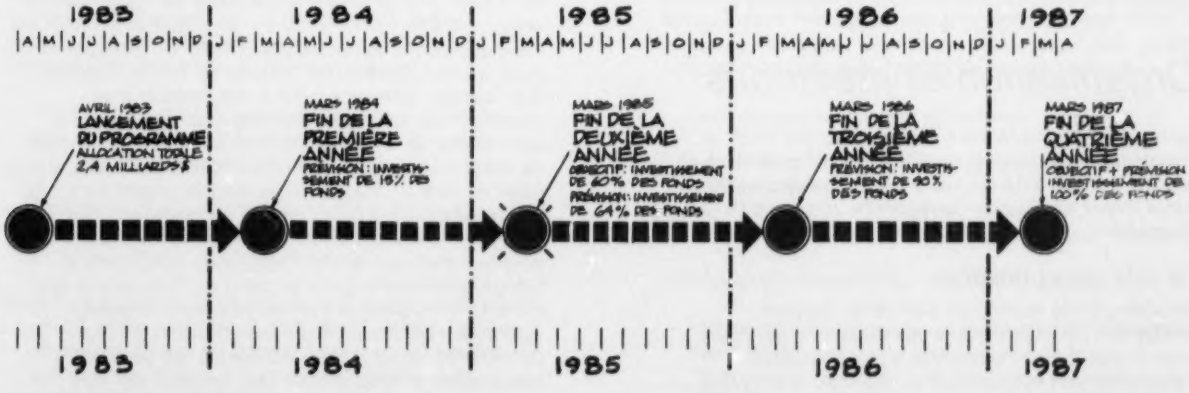
Le Programme des projets spéciaux de relance est un très gros effort que déploie le gouvernement du Canada pour favoriser et raffermir le mouvement de relance de l'économie canadienne. Pour saisir pleinement la portée de ce programme, il faut comprendre certains faits.

- Sur la totalité des fonds consacrés au Programme des PSR, une somme de 1,71 milliard de dollars représente l'injection de capitaux nouveaux. Cette somme s'ajoute aux quelque 700 millions de dollars qui sont déjà inscrits au budget des ministères pour la période de quatre années correspondant à la durée du programme.

- Le Programme des PSR s'inscrit en complément des encouragements spéciaux à la relance des investissements dont le montant de 2,4 milliards de dollars visait précisément à favoriser les investissements du secteur privé.

GRAPHIQUE 1

DATES IMPORTANTES DU PROGRAMME



- Plus de 350 installations distinctes sont construites dans le cadre du programme.

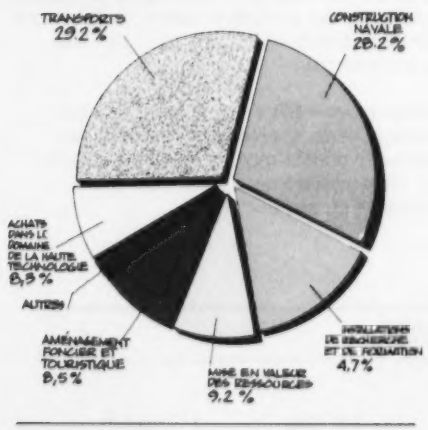
- La centaine de projets spéciaux de relance initialement prévus englobe un grand nombre de projets de moindre importance qui s'inscrivent dans le cadre du programme comme les subventions pour l'amélioration des ports pour petites embarcations. Après subdivision de ces grandes familles de projets, on parvient au nombre de 283 projets distincts que l'on retiendra pour évaluer les progrès réalisés. Tous ces projets sont énumérés à la fin du présent rapport.

- Environ 70 projets sont réalisés en collaboration avec les gouvernements provinciaux ou autres tierces parties.

- Le programme est concentré sur six grands secteurs: les transports, la construction navale, les installations de recherche et de formation, les achats dans le domaine de la haute technologie, l'aménagement foncier et touristique et la mise en valeur des ressources. La répartition des fonds débloqués par le gouvernement fédéral pour chacun de ces secteurs et illustrée au **graphique 2**.

GRAPHIQUE 2

RÉPARTITION SECTORIELLE



Organisation et méthodes

Au moment où il a lancé le Programme des PSR, le gouvernement a modifié certaines de ses méthodes et a apporté certains changements organisationnels afin d'être mieux en mesure de répondre aux objectifs du programme.

Le rôle des ministres

Un sous-comité spécial du Comité du Cabinet chargé des priorités et de la planification a été placé sous la présidence du ministre d'état chargé du Développement économique et régional, l'Honorable Donald J. Johnston. Le sous-comité a joué un rôle très actif dans l'élaboration et la mise en oeuvre du Programme des PSR. Au mois de septembre 1983, les fonctions de ce sous-comité spécial ont été transférées au Comité du Cabinet chargé du développement économique et régional, lequel est également présidé par M. Johnston.

La Commission des projets spéciaux de relance

La Commission des projets spéciaux de relance a été créée pour aider le Cabinet dans sa tâche. Elle est chargée de gérer l'ensemble du Programme des PSR dans la ligne des politiques établies par les ministres. La présidence de la Commission a été confiée à M. R.V. Hession, Sous-ministre, Approvisionnements et Services Canada. Les sous-ministres de la Défense nationale, de Travaux publics Canada, du ministère de l'Expansion économique régionale, de Transports Canada et du Département d'État au Développement économique et régional sont les autres membres siégeant à la Commission.

Le Secrétariat de la Commission des projets spéciaux de relance

La Commission des PSR est aidée par un petit secrétariat qui lui rend régulièrement compte des progrès réalisés et donne son avis sur la gestion du programme et aide les ministères participants à surmonter tous les obstacles risquant d'entraver la réalisation des projets.

Les ministères

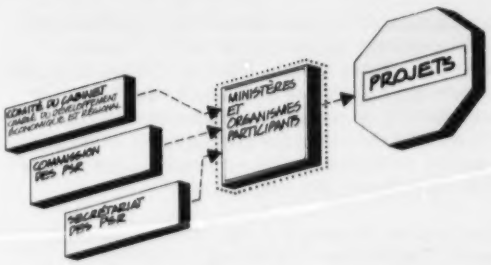
Les ministères et organismes participant au Programme des PSR sont responsables de la gestion des projets qui tombent dans leur domaine d'activité ainsi que de l'aboutissement de ces projets. Ces dispositions d'ordre organisationnel ont débouché sur un processus de prise de décision étroitement contrôlé. Ce processus est illustré au **graphique 3**.

Les modifications apportées au processus d'approbation

Les modifications apportées sur le plan des procédures et qui ont donné lieu à la "voie express" — caractéristique du Programme des PSR — ont notamment porté sur l'ajustement du processus d'approbation des budgets en deux étapes du Conseil du Trésor. À la première étape, celle de *l'approbation préliminaire des projets* (APP), on établit si le projet est celui qui répond le mieux aux critères du programme et c'est à cette étape qu'on autorise ou non la dépense d'un budget déterminé pour la préparation d'un document de conception détaillé ainsi que des estimations de coûts. Quant à la seconde étape, celle de *l'approbation effective des projets* (AEP), elle a pour objet de fixer un budget limite pour la totalité du projet. Le Conseil du Trésor a délégué au ministre d'État chargé du Développement économique et régional les pouvoirs nécessaires pour approuver les projets à l'étape préliminaire dans le cadre du Programme des PSR. Les règlements gouvernementaux régissant l'octroi des contrats ont été modifiés afin qu'il soit possible de déléguer aux ministères les pouvoirs nécessaires à l'adjudication des contrats par voie d'appels d'offres, pouvoirs qui sont normalement ceux du Conseil du Trésor. Les ministères eux-mêmes ont

GRAPHIQUE 3

ORGANISATION



GRAPHIQUE 4

GAINS DE TEMPS

DESCRIPTION	OBJECTIFS	RÉALISÉ
APPROBATION PRÉLIMINAIRE DU PROJET	75%	75%
DÉLAI DE CONCEPTION/MISE AU POINT	25%	15%
APPROBATION EFFECTIVE DU PROJET	66%	50%
APPROBATION DU CONTRAT	50%	50%
APPROBATIONS MINISTÉRIELLES	50%	50%

apporté certaines modifications complémentaires à leurs propres procédures d'approbation, de mise en oeuvre et de compte rendu.

Toutes les modifications décrites ci-dessus ne visaient qu'un seul objectif: s'assurer que les processus d'approbation et de prise de décision du gouvernement s'inscriraient dans la lignée des objectifs poursuivis par le programme et garantiraient leur réalisation.

Le programme pris dans son contexte: Les tendances des investissements en capital du gouvernement

Le Programme des projets spéciaux de relance a nécessité l'injection de fonds nouveaux dans les budgets d'investissement de 13 ministères et organismes fédéraux. Ces budgets servent à construire ou à acheter des terrains, des bâtiments, de la machinerie et de l'équipement.

Au cours des dernières années, on a pu remarquer certaines tendances dans les dépenses en immobilisation effectuées par le gouvernement fédéral. Toutes ces dépenses, qui sont détaillées dans le Budget des dépenses du gouvernement de 1984-1985, peuvent être résumées de la façon suivante:

— Depuis la fin de 1975, le gouvernement s'assure que ses dépenses totales ne croissent pas plus rapidement que le produit national brut.

— Depuis 1975, les dépenses en immobilisation effectuées par le ministère de la Défense nationale se sont accrues de façon régulière.

— À l'exception du ministère de la Défense nationale, on a assisté à un déclin réel dans le niveau des dépenses totales en immobilisation des ministères et organismes fédéraux pour la période allant de 1976-1977 à 1979-1980. Le niveau des dépenses totales en immobilisation, autres que celles de la Défense nationale est alors demeuré relativement constant au cours de l'année financière 1983-1984.

— Les dépenses en immobilisation des ministères et organismes, à l'exception de la Défense nationale, augmenteront de façon marquée au cours de l'année financière 1984-1985 (environ 53 p. 100, en dollars constants, par rapport à l'année précédente). Cette augmentation sera presque entièrement due au Programme des projets spéciaux de relance.

— Au cours de la seule année financière 1984-1985, le gouvernement du Canada prévoit investir environ 1,1 milliard de dollars par le biais du Programme des projets spéciaux de relance.

Le programme et les investissements: un excellent minutage

Comme nous l'avons vu, l'élément temps est la caractéristique essentielle du Programme des PSR. Quand il a songé à implanter le programme en question, le gouvernement a tenu compte de l'expérience que lui et d'autres possédaient dans l'organisation de programmes de redressement économique par le biais d'investissements en immobilisation et de grands travaux publics. Il a pu constater que les efforts qui visaient à stimuler l'économie dans des périodes de ralentissement n'avaient souvent donné lieu qu'à des résultats mitigés et à des coûts élevés à cause des retards subis dans le lancement et l'exécution des programmes. Ces préoccupations sont venues se greffer à certains grands principes qui ont guidé l'action du gouvernement:

— optimisation du contenu canadien;

— octroi des contrats et achats réalisés sur une base concurrentielle;

— optimisation du nombre de travaux confiés à contrat;

— croissance minimale de la fonction publique;

— respect des intentions poursuivies par le Programme des 6 et 5;

— prudence et probité dans l'emploi de l'argent des contribuables.

Par conséquent, le Programme des PSR nécessite une intervention très structurée: les responsables de projets doivent exécuter plus tôt et plus vite ce qu'ils avaient prévu réaliser plus tard dans la décennie, tout en s'efforçant de respecter les principes susmentionnés.

Mais le jeu en vaut la chandelle car ce type d'intervention donne lieu à des avantages appréciables. Par exemple, grâce au processus qui favorise la concurrence par les appels d'offres et aux délais d'exécution relativement courts, un grand nombre de projets sont confiés à contrat pour des coûts inférieurs à ce qu'on avait prévu à l'origine. On en retiendra pour seule preuve les 120 millions de dollars d'économies réalisées jusqu'à présent. Dans la même veine, le contenu canadien des projets nécessitant l'achat de biens est supérieur à 80 p. 100 et, dans les projets de construction, il dépasse 95 p. 100 en moyenne. Par ailleurs, grâce aux accords de participation conclus avec des tierces parties, comme les gouvernements provinciaux, il a été possible de receuillir des fonds additionnels. Les fonds provenant de ces autres sources représentent plus de 250 millions de dollars.

Ce processus exige cependant qu'on relève des défis de taille, étant donné l'envergure et la complexité de la plupart des projets mis en oeuvre. Par exemple, la planification, la conception et la construction d'un brise-glace de type 1200, qui s'étendent normalement sur six ans et demi, ont été, dans le cadre du Programme des PSR, contractés sur une période d'environ quatre ans. La même situation prévaut pour la réparation ou la construction de grandes installations, comme les instituts de recherche. Le processus de planification, de conception, d'octroi des contrats, de contruction et de mise en service de chaque bâtiment est très complexe et il se compose d'une série d'étapes nécessitant la rédaction d'une documentation précise et l'intervention de spécialistes comme les architectes, les ingénieurs, les rédacteurs techniques et les planificateurs.

Le programme vu en perspective

Afin de savoir ce que donnera le programme dans une année, il faut comprendre où il en est à l'heure actuelle. Comme on peut le voir au **graphique 4**, la "voie express" qui caractérise le Programme des PSR constitue un atout majeur, celui de l'économie de temps qui est réalisée entre la sélection des projets et la première pelletée de terre. Au terme de la première année du programme, 96 p. 100 des projets, représentant 96 p. 100 du budget total, ont reçu l'approbation effective entière ou, en de très rares occasions partielle. Dans ces cas, il s'agissait de projets réalisés par étapes. Afin qu'un projet reçoive l'approbation effective, les personnes qui sont chargées de le gérer doivent préparer des documents de conception et des prévisions budgétaires détaillés précisant notamment le fond de roulement annuel du projet envisagé. La situation est toute autre que celle qui prévalait il y a un an alors que la plupart des projets n'étaient définis que de façon préliminaire. Depuis, l'expérience aidant, les prévisions du niveau d'investissement pour chaque projet et, par conséquent, pour l'ensemble du programme, sont de plus en plus précises.

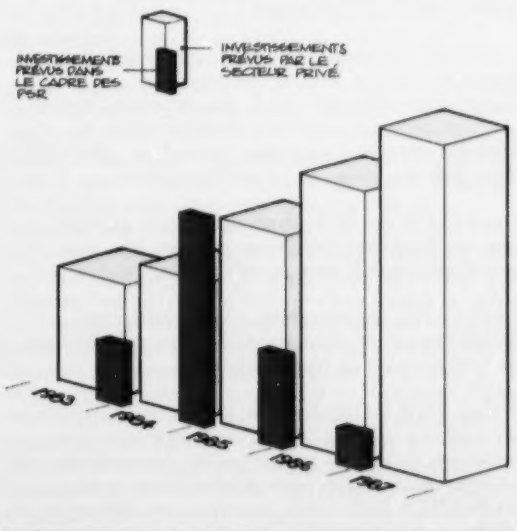
Au fur et à mesure du déroulement du programme on peut mieux estimer les investissements qui seront effectués au titre des projets. Étant donné que la plupart des projets ont dépassé le stade de la planification et de l'approbation, le niveau d'investissement dépendra de plus en plus de la rapidité avec laquelle le secteur privé pourra mettre les projets en oeuvre. Quelque 550 contrats n'ont-ils pas déjà été octroyés?

Compte tenu de l'important niveau d'investissement propre au programme, la Commission des PSR a demandé au Secrétariat de se livrer à une analyse détaillée de chaque projet et de s'attarder plus particulièrement à la question des fonds de roulement. Si l'on en croit les résultats de cette analyse, 60 p. 100 des fonds du programme seront dépensés d'ici le 31 mars 1985, sous réserve que la gestion des projets soit particulièrement efficace.

Pour être en mesure d'évaluer réellement l'efficacité du programme, il faut analyser les tendances des investissements dans le secteur privé. Le **graphique 5** illustre la façon dont le gouvernement perçoit ces investissements dans la période allant de 1983 à 1988. Le fonds de roulement prévu pour le Programme des PSR est représenté par des colonnes plus foncées. On prévoit que les investissements du secteur privé s'accroîtront de façon marquée à moyen terme et l'on considère qu'ils constitueront le principal moteur de la reprise économique au Canada après 1984. Comme on peut le voir au **graphique 5**, les dépenses gouvernementales effectuées dans le cadre du programme atteindront un sommet avant celles du secteur privé.

GRAPHIQUE 5

ÉCHELONNEMENT DES INVESTISSEMENTS



Les projets

Voici les critères selon lesquels le gouvernement a choisi les projets spéciaux de relance:

- Contribution à une croissance régionale équilibrée grâce à des projets pouvant être mis sur pied dans toutes les parties du pays.
- Contribution à l'amélioration et à l'agrandissement d'installations. Les travaux entrepris doivent permettre de créer des emplois, et de les garantir, dans les secteurs importants de l'économie afin d'être en mesure de bénéficier des avantages qui devraient marquer la croissance économique.

Par conséquent, les projets donneront lieu à une activité économique accrue dans toutes les régions du Canada et à la création de toute une série d'installations publiques mieux pensées qui permettront aux entreprises canadiennes d'améliorer leur productivité, d'être plus concurrentielles et de créer des emplois.

Étant donné les critères de sélection retenus, les projets sont axés sur six domaines d'activités, à savoir: les transports, la construction navale, la construction d'installations de recherche et de formation, les achats dans le domaine de la haute technologie, l'aménagement foncier et touristique et la mise en valeur des ressources.

Compte tenu de la grande quantité de projets inscrits au Programme des PSR, il serait peu pratique de tous les décrire en détail dans le présent document. Nous retiendrons toutefois certains projets types, caractéristiques de chaque secteur du programme. La description qui en est donnée ci-après permettra au lecteur de se faire une idée du type d'activités envisagées dans le cadre du Programme des PSR et des retombées économiques prévues à long terme.

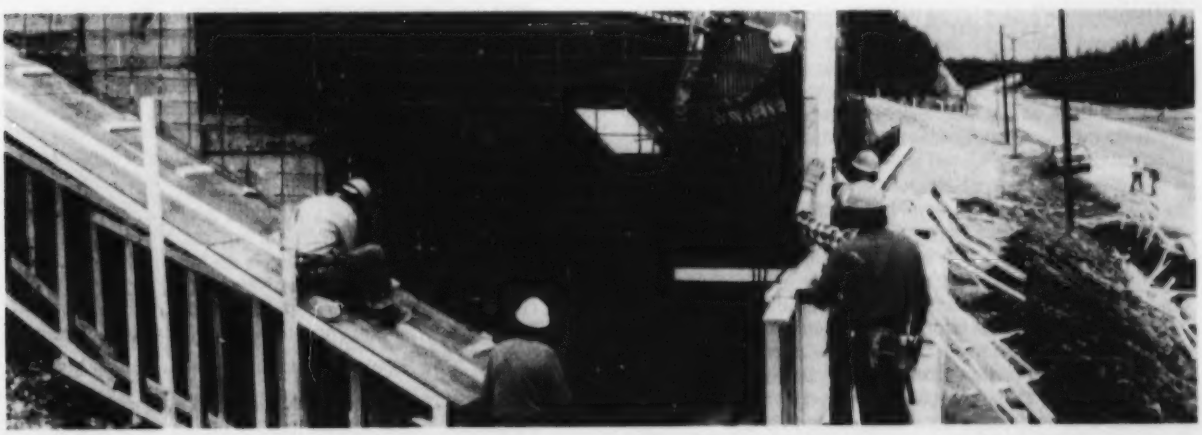
Transports

Les investissements effectués par le gouvernement, dans le secteur des transports, portent sur presque tous les modes de transport utilisés au pays. Au nombre des projets financés, citons la construction de ports en eau profonde et d'autres installations portuaires, la consolidation de pistes d'atterrissage et la construction d'aérogares et de bâtiments annexes à plusieurs aéroports, l'aménagement de croisements étagés pour voies ferrées et l'amélioration du réseau routier. Pour les Canadiens, tous ces projets se traduiront par une circulation plus rapide et plus rationnelle des personnes et des biens, un phénomène qui se fera de plus en plus sentir à mesure que l'économie canadienne se rétablira et s'engagera sur la voie de la relance.

Aéroports

Dans 29 aéroports du pays, des milliers de voyageurs ne peuvent manquer de remarquer la feuille d'érable qui identifie les projets spéciaux de relance. Les PSR peuvent prendre la forme de grands travaux d'agrandissement et d'amélioration, comme à **Dorval** et à **Hamilton**, ou de travaux de moindre envergure comme à **Pemberton** (N-B.) et **Kenora** (Ontario).

*Une liste de tous les PSR est donnée à la dernière section du présent rapport.



Des ouvriers préparent des caissons en vue de la construction d'un pont dans le cadre des travaux d'élargissement de la Transcanadienne, à proximité de Banff en Alberta. Banff sera le centre du monde pendant les quelques jours où se dérouleront les Jeux Olympiques d'hiver de 1988 dont Calgary sera la ville hôtesse.

Les projets en question vont de la construction de stationnements couverts à l'aménagement de nouvelles voies d'accès, en passant par la réfection des voies de circulation, la rénovation des aérogares, le remplacement des signaux de pistes, le prolongement ou la reconstruction des pistes d'atterrissage, la construction de postes d'incendie, l'installation de systèmes de contrôle informatisés, l'enlèvement d'isolant d'amiante et l'amélioration des réseaux d'approvisionnement en eau et en électricité. Tous ces travaux d'amélioration des aéroports canadiens représentent un investissement total de 330 millions de dollars.

Si certains projets risquent de passer presque inaperçus, il n'en sera pas de même pour d'autres. Ainsi, les voyageurs qui fréquentent l'aéroport international de **Dorval** pourront constater qu'ils n'ont plus à se disputer les rares places de stationnement disponibles puisque l'aéroport doit être équipé d'un nouveau stationnement à étages. Entre autres travaux effectués à **Dorval**, signalons la modernisation de la zone de manutention des bagages, la réfection des cuisines et des aires publiques ainsi que la reconstruction des voies d'accès à l'aéroport.

L'aéroport municipal de **Hamilton** fait également l'objet d'un PSR. Les travaux de construction d'une piste de 2 240 mètres de long ainsi que d'un nouveau poste d'incendie et d'une aire d'entraînement à la lutte contre l'incendie ont débuté l'année dernière. Comme on prévoit que le trafic des passagers de l'aéroport triplera d'ici la fin de la décennie, la surface de plancher de l'aérogare est portée de 1 100 à 3 400 mètres carrés.

Toujours grâce au Programme des PSR, l'aéroport international de **Vancouver** sera le premier aéroport commercial canadien doté d'un héliport. Pour l'instant, les avions et les hélicoptères doivent se partager la même aire de stationnement. Parmi les autres projets prévus pour le même aéroport figure la construction d'un parc de stationnement pouvant accueillir 1 800 automobiles et d'une nouvelle voie de circulation.

Amélioration d'installations maritimes

Nul ne peut nier le rôle primordial que jouent les navires commerciaux de fort tonnage dans l'échange de biens et de services, dans ce monde compétitif qu'est le nôtre; pourtant, le Canada manque de quais pouvant accueillir ce genre de navires.

À titre d'exemple de cette carence, on peut citer le cas du port de **Cartwright** (Terre-Neuve) qui ne peut accueillir le *Sir Robert Bond*, un bâtiment de 135 mètres exploité par le CN, qui doit mouiller au large pour débarquer passagers et marchandises. Ce sont donc des caboteurs qui font la navette pour décharger ce navire qui constitue le principal moyen de transport de marchandises pour les 750 habitants de cette petite localité située au sud-est du Labrador. Grâce au Programme des PSR, le quai de Cartwright sera prolongé et le mouillage sera dragué jusqu'à une profondeur de 6,9 mètres.

Ce projet illustre bien les travaux maritimes entrepris par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme des PSR. Parmi les autres travaux

Les installations portuaires de Mulgrave, en Nouvelle-Écosse, sont agrandies afin de rendre possible l'accueil du trafic maritime qui a augmenté à cause de l'exploration au large. Les travaux d'amélioration des installations maritimes, entrepris dans 14 localités, vont d'un terminal pour chaland à Port Hardy (C.-B.) à la construction d'un port en eau profonde à Sept-Îles (Québec).

d'envergure dans l'est du Canada, il faut signaler ceux de **Chatham** et de **Newcastle**, où l'on construit de nouvelles installations portuaires qui devront permettre de traiter le volume croissant des exportations de produits forestiers de la région de Miramichi. Le projet d'aménagement du port de Miramichi comprend la construction d'un quai et d'un entrepôt couvert à **Chatham** ainsi que l'agrandissement des installations de **Newcastle**.

En tout, 124 millions de dollars seront consacrés à 121 ports pour petites embarcations situés dans tout le Canada et 129 millions iront à 14 autres projets parmi lesquels figurent la relocalisation des ports de **Sept-Îles** et de **Chicoutimi** et la construction de terminaux pour chalands à **Campbell River** et **Port Hardy** (Colombie-Britannique).

Réseaux routiers

Toujours dans le cadre du Programme des PSR, le gouvernement consacre 230 millions de dollars notamment à l'amélioration du réseau routier et des gares ferroviaires ainsi qu'à la construction de croisements étagés pour voies ferrées.

Parmi les autres projets figure l'élargissement de la route Transcanadienne dans le **parc national de Banff** (Alberta), une région qui attirera les foules en février 1988. Pendant deux semaines, le monde entier aura le yeux braqués sur cette pittoresque petite ville de montagne à l'occasion des XV[e] Jeux Olympiques d'hiver. Pour faciliter l'accueil des centaines de milliers de visiteurs qui fréquenteront la région en cette occasion et par la suite, un tronçon de la Transcanadienne est porté de deux à quatre voies. Ainsi, entre le rond point de Minnewanka et la route d'accès au village olympique, la Transcanadienne pourra accueillir deux fois plus de véhicules qu'à l'heure actuelle. Précisions qu'il ne s'agit là que d'un des nombreux projets d'amélioration du réseau routier réalisés dans le cadre du programme, projets dont la plupart sont effectués en collaboration avec les gouvernements provinciaux.

Construction navale

Grâce aux 700 millions de dollars de contrats accordés dans le cadre du Programme des PSR pour la construction de navires destinés à la Garde côtière canadienne et au ministère des Pêches et Océans, les chantiers navals du pays vont connaître au cours des prochaines années, un niveau d'activités assez élevé.

Les travaux d'amélioration et d'agrandissement de la flotte de la Garde côtière sont confiés à des chantiers de la **Colombie-Britannique**, de l'**Ontario**, du **Québec**, et des provinces de l'**Atlantique**. Le Programme des PSR va donner lieu à la construction de 11 navires pour la Garde côtière et de plusieurs autres petits bâtiments ainsi qu'à la modernisation de trois navires parvenus à la moitié de leur durée de vie utile.

Les chantiers navals de la côte ouest seront appelés à construire deux brise-glaces de type 1100 et un de type 1050 ainsi qu'un certain nombre de petites embarcations. Une firme ontarienne a obtenu un contrat pour la construction d'un brise-glace de type 1100 et une firme québécoise a eu un contrat pour la construction de deux navires du même genre. En plus d'un important contrat de modernisation, les chantiers de la côte est doivent construire un brise-glace de type 1100 et un de type 1050, outre qu'ils doivent remplir d'autres commandes dans le cadre des PSR.

Depuis ces dernières années, la plupart des chantiers navals du Canada ont fonctionné au ralenti. Un grand nombre d'entre eux achevaient la réalisation de leur dernier contrat et les carnets de commandes semblaient ne pas vouloir se remplir. La décision du gouvernement d'accélérer le renouvellement de la flotte de la Garde côtière dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance ne pouvait qu'être bien accueillie par l'industrie. De plus, ces contrats ne font pas que donner un coup de pouce au secteur de la construction

La firme Burrard Yarrows Shipbuilding Ltd de Vancouver a obtenu un contrat pour la construction de deux brise-glaces du type 1100 destinés à la Garde côtière canadienne. Les projets de construction navale, financés dans le cadre du Programme des PSR, permettront aux entreprises du secteur de maintenir voire d'accroître leurs connaissances.

navale, ils contribueront à la relance à long terme de tous les secteurs car, une fois terminés, ces brise-glaces permettront de garder les voies navigables ouvertes pendant toute l'année, ils apporteront une aide à la navigation et participeront aux missions de recherche et de sauvetage pour le plus grand bénéfice de toute notre économie.

Recherche et formation

Partout au Canada, l'heure est aux industries de pointe et à l'accroissement de la productivité. Et si nous voulons que le Canada garde la place qu'il occupe dans un monde où la concurrence est de plus en plus féroce, nous devons poursuivre nos efforts en matière de recherche scientifique et d'innovation technique. La biotechnologie, la bureautique et plusieurs autres nouvelles industries fournissent de plus en plus d'emplois aux Canadiens. Dans le cadre des projets spéciaux de relance, ces secteurs ainsi que de nombreux autres bénéficieront des travaux de construction ou d'agrandissement de 17 centres de recherche et de formation, travaux qui représentent un investissement total de 350 millions de dollars.

La biotechnologie . . . un nouveau champ d'exploration

Hier encore, les micro-organismes étaient craints. Même si les scientifiques connaissaient déjà le rôle bénéfique de certains microbes, ce n'est que

récemment qu'ils ont pris conscience de leur véritable potentiel sur le plan économique. Que ce soit pour produire des agents chimiques ou pour dépolluer l'environnement, les micro-organismes sont aujourd'hui le centre d'intérêt d'une industrie en plein développement, la biotechnologie.

Au cours des dix prochaines années, la biotechnologie devrait faire sonner le glas de nombreuses méthodes de production classique dans les domaines de l'agriculture, de l'alimentation, de l'énergie, de la médecine et même de la micro-électronique et, en ce sens, contribuer grandement au développement économique du Canada. Bien qu'il soit impossible de se livrer à une évaluation précise du marché, on peut affirmer que d'ici la fin du siècle, la biotechnologie peut devenir, au Canada, une industrie dont le chiffre d'affaires atteindra plusieurs milliards de dollars.

Mais cela présente évidemment un défi technologique et scientifique de taille, défi que le gouvernement fédéral relève en investissant des sommes considérables par le biais du Programme des PSR. C'est par exemple le cas pour l'Institut de recherche biotechnologique qui est en cours de construction à **Montréal**. Cet institut, qui fait partie du Conseil national de recherches, se consacrera à l'étude des vaccins et des agents chimiques de diagnostique d'origine animale, aux lessivages bactériologiques des minerais, à la lutte contre les animaux nuisibles, à la fixation de l'azote et à la génétique. En outre, le Laboratoire régional des Prairies du CNR à **Saskatoon** fait l'objet d'importants travaux d'agrandissement visant à transformer l'établissement en Centre national de recherche sur la biotechnologie végétale.

Production industrielle

D'ici 1986, plus de 120 chercheurs et ingénieurs participeront aux projets de recherche et de développement de l'Institut de technologie en production industrielle de **Winnipeg** qui est en cours de construction grâce à un PSR. Les scientifiques travaillant pour ce centre seront spécialisés dans des domaines de pointe, comme la conception assistée par ordinateur, la robotique, la télédétection et l'intelligence artificielle, autant de secteurs d'une importance vitale pour l'économie canadienne si nous voulons rester compétitifs sur les marchés internationaux, et ce dans toute une foule de secteurs industriels.

En tant que laboratoire national, l'Institut, de concert avec certains centres de recherche provinciaux et régionaux, sera un foyer d'étude des besoins en R et D de l'industrie, à moyen et à long terme. Ce genre de collaboration entre le public et le privé dans la réalisation de projets d'avant-garde dans le secteur manufacturier n'a rien de nouveau. Le robot le plus perfectionné de l'heure, et qui a le plus fait parler de lui — tant dans l'espace qu'ici bas — le bras télémanipulateur de la navette spaciale américaine, est le fruit d'une telle collaboration.

Conditionnement des aliments

Trente chambres à atmosphère contrôlée, des laboratoires de génie industriel adaptés à la conception et la fabrication de prototypes pour l'industrie alimentaire et quatre usines pilotes reproduisant les conditions observées dans l'industrie; tels sont les principaux constituants du nouveau Centre de recherche sur la transformation des aliments — un autre PSR — qui est en cours de construction à **Ste-Hyacinthe** (Québec). En tant qu'outil de développement pour l'industrie alimentaire, la recherche sera axée sur l'amélioration et la création de procédés de fabrication de produits alimentaires ainsi que sur la mise au point de nouveaux produits.

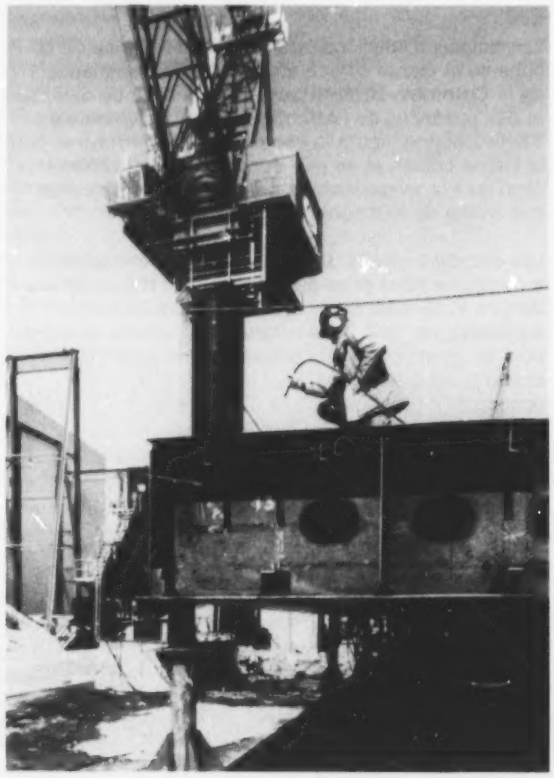
Le Centre, qui sera prêt en 1986, abritera 104 chercheurs en plus du personnel de soutien. Les entreprises du secteur de la transformation des aliments et des boissons pourront y louer des locaux et du matériel pour effectuer leurs propres recherches. Cette possibilité intéressera surtout les petites et les moyennes entreprises ne pouvant consacrer que des fonds limités à la recherche ou à l'achat de matériel de recherche.

Recherche sur les minerais

La construction du Centre de recherche sur les minerais de **Chatham** (Nouveau-Brunswick) jouera un rôle de premier plan dans le développement des techniques d'extraction minière au Canada.

Ce projet spécial de relance mène à l'amélioration des techniques de récupération de métaux issus de

La firme Collingwood Shipyards, de Collingwood en Ontario, construit un brise-glace du type 1100.



La construction navale, qui représente un secteur important pour le Programme des PSR, fait appel à toute une série de compétences techniques et professionnelles. Ici, un métallurgiste de la firme Halifax Industries Limited découpe une pièce d'acier destinée à un brise-glace.

concentrés de minerais qui sont extraits localement. Le procédé repose sur l'utilisation d'un four de grillage par lit fluidisé dans lequel on brule les concentrés afin d'en transformer la structure chimique et de faciliter ainsi l'extraction de métaux comme le zinc, le plomb, le cuivre, l'argent et l'or.

Bureautique

Pour aider les producteurs canadiens à se spécialiser en bureautique et à offrir des produits et des systèmes qui soient concurrentiels dans un marché en pleine croissance, le gouvernement fédéral est en train d'implanter à **Laval**, au Québec, le Centre canadien de recherche sur l'informatisation du travail. Ce Centre, dont la construction est due au Programme des PSR, aura pour mandat de conduire des recherches sur la conception, les composantes et le logiciel des systèmes électroniques du bureau de demain.

Autres installations de recherche

Au nombre des autres installations de recherche et de formation qui sont construites dans le cadre du Programme des PSR, citons le Collège de médecine vétérinaire de l'Atlantique à **Charlottetown**, le Centre de recherche en toxicologie de **Guelph**, le Centre de recherche des pêcheries à **Ste. Flavie** (Québec) et le Nautical Institute de **Port Hawkesbury** (Nouvelle-Écosse). Enfin, mentionnons les travaux d'agrandissement du Collège de la Garde côtière de **Sydney**, en Nouvelle-Écosse.

Achats dans le domaine de la haute technologie

L'industrie canadienne jouit déjà d'une renommée mondiale dans plusieurs secteurs de pointe. Par le biais de six importants contrats conclus en vertu des PSR, le gouvernement fédéral est en train d'acheter certains produits auprès des industries de pointe canadiennes et, ce faisant, d'aider ce secteur de l'économie à devenir plus concurrentiel. Il lui permet aussi de faire valoir les possibilités techniques du Canada auprès de clients étrangers potentiels. Qui plus est, le gouvernement répond à des besoins nationaux essentiels, par exemple en améliorant les systèmes de navigation aérienne du pays et les moyens de communication de la Défense nationale.

Reconnaissance des glaces

D'ici la fin de 1985, la côte est du Canada disposera d'un service de reconnaissance des glaces. Grâce à l'achat d'un DASH-7 R à long rayon d'action, effectué dans le cadre du Programme des PSR, le gouvernement fédéral sera à même d'offrir un service de surveillance des glaces aux compagnies pétrolières et aux entreprises de forage qui travaillent dans la zone de passage des glaces qui s'étend du nord du Labrador aux bancs de Terre-Neuve.

Ce nouvel avion viendra s'ajouter aux deux Lockheed Electra que loue déjà Environnement Canada dans le cadre de son programme de renseignements sur les glaces. Les appareils du ministère suivent le trajet des glaces dans l'**Arctique**, les **Grands Lacs**, le **Golfe du Saint-Laurent** et **la côte est** et prévoient leur évolution. Grâce à l'acquisition de cet avion de reconnaissance, Environnement Canada pourra étendre sa surveillance à une superficie supplémentaire de 500 000 kilomètres carrés.

Le projet porte sur l'acquisition de l'avion lui-même et sur l'achat d'équipement de détection très perfectionné,

conçu et fabriqué au Canada. Il s'agit là d'un autre exemple de la ferme détermination du gouvernement fédéral à s'approvisionner en technologies et en matériels canadiens et, de la sorte, à nos industries.

Acquisitions dans d'autres domaines

Les achats effectués par la Défense nationale dans le cadre de la modernisation du matériel du ministère stimuleront, eux aussi, la production d'équipement électronique et de matériel de communication canadiens ainsi que la création d'emplois dans ce secteur. Voici certains de ces projets qui s'inscrivent dans une stratégie d'investissement d'une valeur de 125 millions de dollars:

— contribution majeure au programme SARSAT (Satellite de recherche et de sauvetage), un projet conjoint Canada/France/États-Unis portant sur la détection et la localisation de navires et d'aéronefs en détresse;

— installation, dans différentes bases canadiennes, de systèmes de communication aéronautique militaire (MACS) qui amélioreront les communications avec les avions de transport, de patrouille et de recherche et de sauvetage survolant le territoire canadien;

— remplacement de récepteurs à haute fréquence et de systèmes de communication à hyperfréquences;

— modification de trois hélicoptères Voyageur CH-113A assignés à la recherche et au sauvetage, par la pose de réservoirs à long rayon d'action, d'un treuil extérieur pour le sauvetage en mer et d'un équipement de navigation et de communication plus perfectionné.

Le remplacement des systèmes de navigation aérienne utilisés dans certains aéroports de Transports Canada profite aux entreprises canadiennes spécialisées dans l'aéronautique et l'électronique tout en améliorant la sécurité aux aéroports. Au nombre de ces projets figurent le remplacement, dans 17 aéroports, des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) à tube par un équipement à semi-conducteurs, le remplacement d'émetteurs-récepteurs à très haute fréquence (VHF) servant aux communications air-sol, l'acquisition de 50 analyseurs de signaux ILS et l'installation de 90 DME (Équipement de mesure de distance) comportant des dispositifs d'essai intégrés fabriqués au Canada. Pour l'instant, les unités d'essai intégrées des DME ne sont pas fabriquées chez nous et elles reviennent très cher à l'entretien. En leur substituant du matériel canadien, il sera possible de réduire le temps d'entretien et d'abaisser les frais d'expédition et de réparation.

Au total, les achats d'équipement de pointe effectués dans le cadre du Programme des PSR atteignent 195 millions de dollars. Outre les projets énumérés ci-dessus, le gouvernement a accordé des fonds à la Société Radio-Canada pour l'achat de matériel technique, de systèmes téléphoniques et d'émetteur, ainsi qu'au ministère des Communications pour la présentation d'un système intégré de bureautique au Palais des Congrès à **Montréal**.

Le gouvernement fédéral a investi un montant de 6 millions de dollars à Saskatoon, pour agrandir le Laboratoire régional des prairies du Conseil national de la recherche. Ce laboratoire deviendra le Centre national de la recherche en biotechnologie végétale.

Aménagement foncier et touristique

Par le biais du réaménagement du sol urbain et des installations touristiques, le gouvernement encourage les investissements privés et stimule la construction, le commerce de détail et l'activité commerciale en général. Ainsi, dans le cadre du Programme des PSR, on retrouve toute une variété de projets allant du réaménagement du secteur Portage du centre-ville de **Winnipeg** à la restauration d'un pâté d'immeubles appartenant au patrimoine national, à **Vancouver**.

Le centre Sinclair de **Vancouver**, que les habitants de la ville appellent le Block 15, se compose de quatre immeubles classés, situés en plein centre-ville. Grâce à un projet spécial de relance, ces immeubles seront entièrement réaménagés. Les toits, les planchers, les colonnes de soutènement ainsi que les murs intérieurs et extérieurs sont réparés ou remplacés dans le cadre d'une entreprise de restauration soigneusement planifiée. Le parement des quatre immeubles reprendra son apparence d'origine; les travaux de restauration porteront également sur la réparation des ouvrages de maçonnerie et de briques et sur la pose de vitrages isolants.

Les édifices ainsi restaurés deviendront un complexe à bureaux modernes mais conserveront les caractéristiques historiques propres à la ville de Vancouver. L'ensemble abritera des bureaux du gouvernement fédéral ainsi que des commerces et des bureaux privés. La cour et le passage intérieures seront aménagés en galeries vitrées à deux étages. Le projet devrait être terminé en 1986 pour le centennaire de la ville. En outre, le Centre sera directement relié à la future gare ALRT qui doit entrer en service à la même époque.

La construction du premier stationnement couvert entièrement informatisé du Canada constitue l'un des huit projets spéciaux de relance associés à l'aménagement de Harbourfront de **Toronto**, un vaste ensemble culturel et récréatif du gouvernement du Canada qui s'étend sur 37 hectares, sur la berge du lac. Outre ce stationnement d'une capacité de 1 200 places, les projets comprennent la construction d'un quai dans le port de plaisance de Spadina, l'aménagement d'une promenade de quatre kilomètres en bordure du lac, la construction d'une patinoire, l'aménagement du Harbourfront Spadina Square, l'exécution des travaux routiers connexes et l'injection de capitaux de lancement pour la construction, sur le quai York, d'un nouveau centre des arts qui comprendra une galerie d'art contemporain canadien et une salle des festivals.

Le projet spécial de relance du Vieux-Port de Montréal porte sur la construction d'un boulevard large de 30 mètres — avec des trottoirs, des fontaines et des arbres — devant relier la voie maritime du Saint-Laurent au **Vieux Montréal**. En outre, l'entrée est du Canal Lachine sera ouverte aux bateaux de plaisance, un parc sera construit à Cité du Havre et un certain nombre de quais et de bâtiments seront reconstruits.

Un chercheur de l'Institut de recherche des pâtes et papiers, à Vancouver, utilise un matériel très perfectionné pour analyser un échantillon de pâte. L'institut est agrandi dans le cadre d'un projet spécial de relance.

Les PSR pour le Vieux-Port de **Québec** comprennent la construction d'un port de plaisance de 400 points de mouillage au bassin Louise, l'implantation de boutiques, de restaurants, l'aménagement d'espaces à bureaux et la création d'un nouveau marché, le tout dans ce qui sera une zone piétonnière. Cet été, nombreux seront les touristes qui viendront du Canada, des États-Unis et d'autres pays à l'occasion de Québec 84 commémorant l'arrivée de Jacques Cartier en terre canadienne.

Mise en valeur des ressources

Le Programme des PSR de ce secteur profitera aux pêches, à l'industrie forestière et à l'agriculture canadienne.

Flotte d'avions-citernes

La production de 29 avions-citernes CL-215 par Canadair, dans le cadre d'un accord d'achat coopératif conclu entre le gouvernement du Canada et les provinces du **Québec**, de l'**Alberta**, de la **Saskatchewan**, du **Manitoba**, de l'**Ontario** et de **Terre-Neuve**, est l'un des plus importants projets du Programme des PSR. De son côté, le gouvernement fédéral achète quatre avions-citernes devant être exploités au **Yukon** et dans les **Territoires du Nord-Ouest**. Ainsi, la contribution fédérale totale s'élève à 174 millions de dollars. Les nouveaux avions constitueront une flotte nationale d'avions-citernes pour combattre les incendies de forêt pendant la saison sèche, quand la demande est considérable. Au cours des cinq dernières années, les feux de forêt ont détruit trois fois et demi plus de bois que l'industrie forestière

n'en a coupé. En 1980 seulement, les feux de forêt ont entraîné des pertes évaluées à 350 millions de dollars. La mission de la flotte d'avions citernes consistera précisément à éviter ce genre de situation.

Recherche forestière

Afin de demeurer compétitive sur les marchés internationaux, l'industrie forestière canadienne doit disposer d'une réserve de bois suffisante pour se garantir une source d'approvisionnement à long terme. terme. Pour cela, il faut avoir recours à des techniques de gestion forestière à la fois intensives et complexes. Les centres de recherche forestière d'Environnement Canada, comme celui de **Victoria**, en Colombie-Britannique, jouent déjà, à cet égard, un rôle important. Les chercheurs du centre s'intéressent à certains aspects précis dont la façon de contrôler les maladies des repousses ou de réduire les pertes causées par certains insectes comme le dendroctone du pin ponderosa.

Grâce au Programme des PSR, on agrandit le Centre de recherche forestière du Pacifique au coût de 14 millions de dollars. Des travaux d'agrandissement semblables sont en cours au Centre de recherche forestière des Grands Lacs, à **Sault Ste. Marie** en Ontario, à celui de **Québec** et, enfin, au Centre de recherche forestière des provinces maritimes, à **Frédéricton** au Nouveau-Brunswick.

Pêches

Poissons frais, fumés, congelés ou salés... pâte, huile ou farine de poisson... poisson en boîte, en caisse ou en sac... le poisson se présente sous plusieurs formes et fait du Canada le plus grand exportateur mondial de produits de pêche. Nos exportations dans ce domaine, qui représentent environ 1,6 milliard de dollars en notre faveur dans la balance des paiements du Canada, viennent au troisième rang de toutes nos exportations.

Afin que l'industrie de la pêche demeure rentable, le gouvernement a investi plus de 200 millions de dollars dans toute une gamme de projets d'aménagement portuaire et de travaux d'infrastructure pour les pêcheries, toujours par le biais du Programme des PSR.

Voici d'ailleurs certains de ces projets:

- amélioration de 121 ports pour petites embarcations dans **les provinces de l'Atlantique**, au **Québec**, en **Ontario** et en **Colombie-Britiannique**;
- construction d'un navire de levées électroniques destiné à **la côte atlantique**;
- construction de deux centres de service maritime à **Terre-Neuve** dont l'objet sera de fournir un bassin de radoud et des installations de réparation pour navires de faible tonnage;
- construction de six installations de traitement du poisson d'eau de mer au **Québec**;
- construction d'entrepôts de boëtte en divers endroits au **Québec**, entrepôts dont le rôle sera de pallier les problèmes d'approvisionnement dus aux fluctuations saisonnières;
- construction d'installations de chargement du poisson et de fabrication de la glace au **Nouveau-Brunswick**, à **Terre-Neuve** et au **Québec** dont le but est de garantir une excellente conservation du poisson et lui garder ainsi ses qualités optimales;
- amélioration de l'approvisionnement en eau et en électricité pour le secteur industriel en **Nouvelle-Écosse**.

La construction même de ces installations, qui représente déjà des emplois pour un certain nombre de localités dans le pays, s'accompagnera de retombées économiques à plus long terme pour le secteur des pêcheries.

Bâtissons pour l'avenir

Un seul rapport ne suffit pas pour dresser un portrait complet des avantages à moyen et long terme que les projets spéciaux de relance représentent pour les centaines de villes et de villages qui en bénéficient. Le Programme des PSR a pour objet d'aider les entreprises canadiennes et les canadiens à devenir plus productifs, plus concurrentiels et à bâtir notre avenir. Sur ce plan, les PSR n'en sont qu'à leur début.

Le gouvernement du Canada s'est porté acquéreur d'un de Havilland Dash-7 R, à long rayon d'action, pour la surveillance des glaces au large de la côte est. Les renseignements obtenus grâce à cet avion seront d'une aide précieuse pour les compagnies pétrolières qui explorent au large.

Compte rendu sur l'avancement des projets

La liste ci-après donne des renseignements sur chacun des projets spéciaux de relance. Ces derniers sont groupés selon les catégories suivantes:

I. INSTALLATIONS DE TRANSPORT
II. CONSTRUCTION NAVALE
III. INSTALLATIONS DE RECHERCHE ET DE FORMATION
IV. ACQUISITIONS DANS LE DOMAINE DE LA HAUTE TECHNOLOGIE
V. AMÉNAGEMENT FONCIER ET TOURISTIQUE
VI. MISE EN VALEUR DES RESSOURCES
VII. PROJETS DIVERS

De plus, dans chacune des catégories susmentionnées, les projets sont groupés par province. (On peut obtenir de plus amples renseignements sur chaque projet auprès du Secrétariat des PSR.)

Les renseignements donnés pour chaque projet sont de deux types:

I DESCRIPTION DU PROJET:

1) *Code du projet:* Le code alphanumérique du projet indique le ministère ou l'organisme chargé de la gestion du projet. Ce code est aussi utilisé pour la banque de données informatisées et le système de rapport du Secrétariat des PSR.

MOT-AIR -Transports Canada (Administration des transports aériens)
MOT-SUR -Transports Canada (Administration des transports de surface)
MOT-MAR-Transports Canada (Administration des transports maritimes)
PWC -Travaux publics Canada
DOE -Environnement Canada
NRC -Centre national de recherches
INA -Ministère des Affaires indiennes et du Nord
F&O -Pêches et Océans Canada
DRIE -Ministère de l'Expansion industrielle régionale
DND -Ministère de la Défense nationale
AGR -Agriculture Canada
DOC -Ministère des Communications
CEIC -Emploi et Immigration Canada
SOS -Secrétariat d'État
CBC -Radio-Canada

2) *Participation d'autres gouvernements:* Chacun des 70 projets faisant appel à la participation financière d'autres paliers de gouvernement est précédé du symbole "*" et le chiffre indiqué correspond à la contribution fédérale au projet.

3) *Description du projet:* Il s'agit d'une brève explication des travaux entrepris, à savoir le type d'installation qu'on est en train de construire, d'agrandir ou d'améliorer ou les produits qu'on acquiert.

4) *Endroit:* Cette colonne indique la ville ou la localité où le projet doit être réalisé. Dans le cas d'une acquisition, on indique le lieu où se trouve le siège social de l'entrepreneur principal.

5) *Coût:* Le coût indiqué pour chaque projet correspond au budget total du projet accordé par le gouvernement. Dans chaque cas, il correspond à la somme des fonds investis par le ministère ou l'organisme concerné et des fonds complémentaires qui sont accordés à ce ministère ou organisme dans le cadre du PPSR. Le chiffre indiqué, qui constitue le coût total prévu du projet au moment de la dernière approbation, ne comprend pas la contribution, financière ou en nature (fourniture d'un terrain par exemple), des autres participants au projet, qu'ils soient du secteur public (ex.: province) ou privé. Dans un grand nombre de cas, le coût total prévu approuvé actualisées est supérieur aux prévisions; cet état de fait est dû au processus d'appel d'offres qui favorise la concurrence.

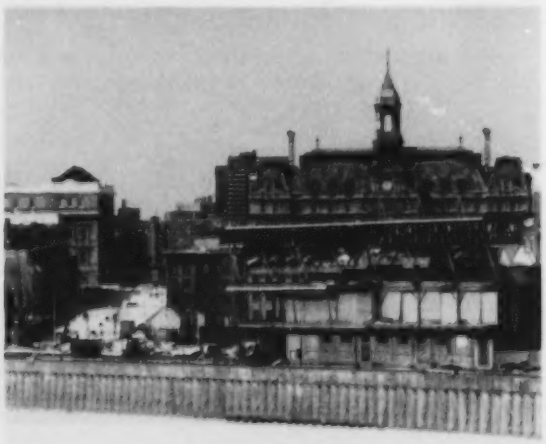
Un montant de 24.7 millions de dollars a été débloqué pour Harbourfront de Toronto dans le cadre du Programme des PSR, pour la réalisation de huit projets dont l'aménagement d'un parc. On estime que 1,8 millions de personnes ont visité Harbourfront l'année dernière.

II ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET

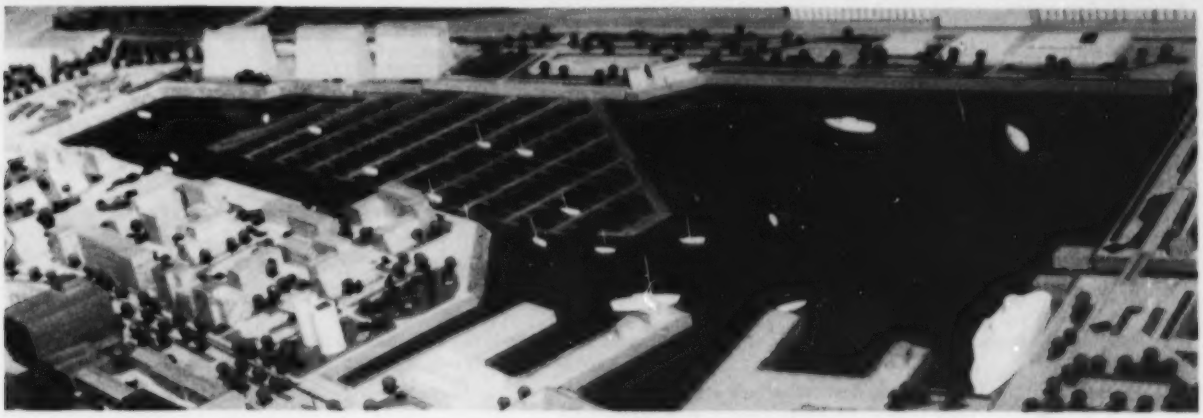
1) *Date du début du projet:* Cette date est celle du début des travaux de construction et, dans le cas d'une acquisition, c'est la date d'adjudication du contrat. Si la construction n'a pas encore débuté ou si le contrat n'a pas encore été adjugé, la date prévue est suivie d'un (P). La colonne "Date de début du projet" précise la date de début des travaux entrepris sur les lieux où ils doivent se dérouler. Il s'agit des travaux qui doivent directement conduire à l'achèvement des installations en question.

2) *Date d'achèvement du projet:* Cette date est celle de la mise en service des installations ou de la livraison des produits. Si elle est déjà passée, c'est-à-dire si le projet est déjà terminé au 31 mars 1984, un "A" (pour achevé) suit la date.

CODE DU PROJET	*DESCRIPTION DU PROJET*	*ENDROIT*	*COÛT (M $)*	*DATE DE DÉBUT DU PROJET*	*DATE D'ACHÈVEMENT DU PROJET*
I. INSTALLATIONS DE TRANSPORT					
Terre-Neuve					
MOT-MAR-08	Construction d'un terminal pour conteneurs	Seal Head	14	84-07 (P)	85-09
MOT-MAR-12	Prolongement du quai actuel afin d'accueillir des bateaux d'un tirant d'eau supérieur	Cartwright	2	84-06 (P)	84-11
MOT-SUR-03	Rénovation de la gare d'autobus, amélioration de l'accès pour les handicapés	Windsor	0,3	83-10	84-03 (A)
MOT-SUR-01 (A-E)	* Construction de la Route Trans-Labradorienne		13,7	83-09	85-12
	* Voie d'évitement de Conception Bay – Construction de la voie d'évitement		9	83-08	85-12
	* Route de l'Anse-aux-Meadows – Amélioration et asphaltage		5,3	83-08	85-12
	* Route de Gander – Construction d'un tronçon de la route		1,9	83-10	85-12
	* Route de Burgeo – Amélioration et asphaltage		5,1	83-10	85-12
F&O-02 (A-R)	Ports pour petits bateaux: Bonavista (83-08, 84-12); Codroy (83-11, 84-11); Cow Head (83-10, 84-11); Fogo Island (83-11, 84-07); Forteau (83-04, 84-06); Gooseberry Cove (83-10, 84-11); Green Island Brook (83-10, 84-11); Harbour Grace (83-10, 84-11); Heart's Content (83-10, 84-11); Jackson's Arm, (84-03, 84-09); L'Anse-au-Loup (83-10, 84-12); Makkovick (84-07-F, 84-12); Port-aux-Basques (83-10, 84-10); Port au Choix (84-01, 84-10); Punch Bowl (84-06-P, 84-11); St. Bride's (83-08, 84-11); Smokey (84-07-P, 84-12); Trout River (83-10, 85-03)		21		



Grâce aux investissements de 40 millions de dollars effectués dans le cadre du Programme des PSR, le Vieux port de Montréal fait l'objet d'importants travaux d'aménagement portant notamment sur le réseau routier, le réseau d'approvisionnement en eau, la restauration d'immeubles appartenant au patrimoine national, la construction de nouveaux édifices et de stationnement.



Un port de plaisance de 400 places est en cours de construction au Bassin Louise, dans le Vieux-Port-de-Québec. Cet été, les Grands Voiliers attireront à Québec des milliers de touristes venant du Canada, des États-Unis et d'autres pays.

Nouvelle-Écosse

MOT-MAR-02	Prolongement du quai et fourniture de terrains pour la construction d'un entrepôt et d'un bâtiment abritant les services d'entreposage du port	Mulgrave	10,6	83-10	85-03
MOT-MAR-09	Achat et aménagement de terrains et prolongement du quai	Digby	6,7	83-09	85-03
MOT-MAR-16	* Protection des ponts – Construction de jetées brise-lames autour des piliers de deux ponts	Halifax-Dartmouth	3,1	84-02	84-05
MOT-SUR-08	Commande de rails passée à CN Rail	Sydney	0,5	83-06	83-06 (A)
F&O-03 (A-P)	Ports pour petits bateaux: Alder Point (83-10, 84-12); Ballantyne's Cove (83-10, 83-11-A); Barrio's Beach (83-10, 84-06); Bayfield (83-10, 84-01-A); Baxter's Cove (83-10, 84-06); Bay St. Lawrence (83-10, 84-08); Canso (83-10, 84-09); Chegoggin Point (83-10, 84-07); Cheticamp (83-10, 84-08); Cheticamp Point (83-10, 84-07); Dennis Point (83-09, 84-06); Dingwall (83-10, 84-08); Falls Point (83-06, 84-12); Forchu (83-10, 83-10-A); Glace Bay (83-08, 84-12); Half Island Cove (83-09, 83-09-A); Ingonish North (83-08, 83-12-A); Larry's River (83-10, 83-12-A); Little River (83-10, 83-12-A); Livingstone's Cove (83-10, 84-05); Louisbourg (83-09, 83-10-A); Mabou (83-10, 84-02-A); Meteghan (83-10, 84-05); Murphy's Pond (83-08, 84-02-A); Neil's Harbour (83-10, 84-09); New Harbour (83-10, 83-10-A); Petit de Grat (83-10, 84-10); Port Maitland (83-10, 84-09); Port Morien (83-10, 84-03); Sambro (83-10, 84-07); Terence Bay (83-11, 84-07); West Head (83-10, 84-07); Wedgepoint (83-10, 84-03-A)		26,5		

Île-du-Prince Édouard

F&O-04 (A-F)	Ports pour petits bateaux: Egmont Bay (83-10, 84-08); Graham's Pond (83-10, 85-03); Launching Pond (83-10, 84-08; Miminegash (83-11, 84-12); Naufrage (83-10, 84-09); North Lake (83-10, 84-09)		8,8		

Nouveau-Brunswick					
MOT-AIR-01	Amélioration de l'aérogare et de la piste	Saint-Jean	2,1	83-08	84-11
MOT-MAR-14	Aménagement du port – – Construction d'un quai et d'un entrepôt – Prolongement du quai et agrandissement de l'entrepôt	 Chatham Newcastle	17,2	83-08	85-04
MOT-SUR-02	* Reconstruction et amélioration des routes: * – Route 450 – Péninsule de Gloucester * – Route 17 – St. Léonard à Robinsonville * – Route 11 – Tracadie à Chatham * – Route 11 – Bathurst à Tracadie * – Route 11 – Charlo à Belledune * – Route 8 – Newcastle à Tabusintac River * – Route 8 – Blackville à Newscastle		 1,6 8 4,6 5,6 8 8 6,2	 84-05 (P) 83-08 83-08 83-08 84-05 (P) 83-12 83-12	 86-03 86-03 86-03 86-03 86-03 86-03 86-03
MOT-SUR-07	* Construction d'un croisement étagé permettant à la route Church de passer sous la voie ferrée de CP Rail	Saint-Jean	1,6	83-12	84-11
F&O-05 (A-F)	Ports pour petits bateaux: Caraquet (83-09, 84-09); Dipper Harbour (83-10, 85-06); Lameque (83-09, 84-07); Pointe Sapin (83-08, 83-12-A); Richibucto (83-10, 84-07); Shippegan (83-10, 84-09)		10		
Québec					
MOT-AIR-02	Amélioration de l'aéroport – Réasphaltage des pistes, réfection de la route périphérique et construction d'une station autonome de génération d'électricité	St-Hubert	3,7	83-09	84-09
MOT-AIR-07	Amélioration de l'aéroport – Rénovation de l'aérogare, des routes d'accès de la ville, de la signalisation et de l'éclairage; réfection de la piste d'atterrissage; construction d'un stationnement public et d'immeubles à bureaux	Dorval	49,7	83-10	86-05
MOT-MAR-03	* Relocalisation du port – Construction d'un quai, de digues, de remblais et d'un entrepôt; aménagement d'un aire d'entreposage; installation des services d'électricité, d'égoûts et d'aqueducs	Sept-Îles	36,2	83-10	86-09
MOT-MAR-04	Relocalisation du port – Déménagement des installations portuaires à Grande-Anse (ouvert toute l'année); construction d'un quai, d'un entrepôt et d'un immeuble pour l'administration; aménagement d'une aire d'entreposage des marchandises	Chicoutimi	26,6	83-11	85-10
MOT-SUR-05	Gare du Palais – Construction de voies et rénovation de la gare	Québec	24,4	84-05 (P)	85-12
F&O-06 (A-P)	Ports pour petits bateaux: Anse-à-Beaufils (83-10, 84-06); Anse-à-Valleau (83-11, 84-09); Baie de Bradore (83-08, 84-06); Bonaventure (83-11, 84-07); Cap-aux-Meules (83-09, 84-09); Cap Chat (84-02, 84-11); Gascons (83-10, 84-10); Grande Rivière (84-01, 84-11); Ile d'Entrée (83-10, 84-06); Matane (83-08, 84-10); Old Fort (83-08, 84-06); Old Harry (83-10, 84-11); Rivière-au-Renard (83-10, 84-04); St-Godefroi (83-09, 84-05); Ste-Thérèse de Gaspé (84-01, 84-11); Tourelles (83-10, 84-05)		22,5		
Ontario					
MOT-AIR-08	Amélioration de l'aéroport – Réasphaltage de certaines surfaces asphaltées et remplacement du tableau d'affichage du système d'informations sur les vols, expansion du contrôle informatisé; rénovation et amélioration de l'aérogare et des pistes	Toronto	14,6	83-08	84-11
MOT-AIR-14	Amélioration de l'aéroport – Amélioration des pistes d'atterrissage, de l'aire de trafic, des services, des installations aéroportuaires et des routes	Thunder Bay	12,9	83-09	85-10

MOT-AIR-15	Amélioration de l'aéroport – Rénovation de la voie de circulation et de l'aire de trafic	Kenora	0,5	83-08	83-10 (A)
MOT-AIR-16	Amélioration de l'aéroport – Réparation de la piste et des voies d'accès; éclairage du stationnement	Red Lake	1,2	84-04 (P)	84-09
MOT-AIR-17	Amélioration de l'aéroport – Accélération des travaux d'agrandissement et d'amélioration de l'aéroport	Hamilton	44,2	82-09	87-03
MOT-AIR-19	Amélioration de l'aéroport – Remplacement de la station d'information de vol et construction d'un aérogare	Sioux Lookout	1,6	84-03	85-08
MOT-AIR-18	Amélioration de l'aéroport – Asphaltage de la piste	Fort Frances	2,2	84-06 (P)	84-10
MOT-AIR-22	Amélioration de l'aéroport – Réfection de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de trafic.	Earlton	1,7	84-05 (P)	84-09
MOT-AIR-23	Amélioration de l'aéroport – Construction d'une aérogare, de routes d'accès et de voies de services, d'un stationnement pour automobiles, d'un bâtiment pour les services de sécurité ainsi que d'installations connexes	Kapuskasing	1,7	84-04 (P)	85-08
MOT-AIR-24	Amélioration de l'aéroport – Remise en état des puits, installation d'un réseau de mise à l'égoût, enlèvement de l'isolant d'amiante, amélioration du réseau électrique	London	1,9	83-08	85-03
MOT-AIR-25	Amélioration de l'aéroport – Enlèvement de l'amiante, aménagement d'une aire pour l'aviation générale, remplacement du toit de l'aérogare, installation d'ascenseurs, amélioration du réseau électrique et remplacement des feux d'approche	North Bay	3,9	83-07	84-11
MOT-AIR-26	Amélioration de l'aéroport – Réparation et asphaltage des pistes et d'une voie de circulation	St. Catharines	0,5	83-09	83-11 (A)

On prévoit que la production des CL-215 par Canadair créera des emplois pour l'équivalent de 5 000 années-personne à Canadair et chez ses sous-traitants.

Le CL-215 de Canadair, un avion-citerne, est le seul appareil au monde qui soit spécifiquement conçu pour combattre les incendies de forêt. La firme montréalaise a été invitée à construire 29 de ces appareils dans le cadre d'un accord d'achat coopératif conclu entre les six provinces et le gouvernement fédéral, accord dont le but est de créer une flotte nationale d'avions de lutte contre les incendies de forêt.

MOT-AIR-27	Amélioration de l'aéroport – Agrandissement de l'aérogare, enlèvement de l'amiante dans le hangar abritant l'équipement et pose d'un nouvel isolant, remplacement de la nivelleuse, ajout d'une aile au poste d'incendie	Sault Ste. Marie	10,3	83-08	86-03
MOT-AIR-28	Amélioration de l'aéroport – Addition de trois baies au hangar abritant l'équipement, aménagement d'une aire pour l'aviation générale, remplacement des portes du poste d'incendie et réfection de la piste	Timmins	4,2	84-04 (P)	84-10
MOT-AIR-29	Amélioration de l'aéroport – Addition d'une aile au poste d'incendie; réparation de la piste; réasphaltage du stationnement pour automobiles, de l'aire de trafic et des voies de circulation; rénovation des réseaux d'alimentation en eau et en électricité	Windsor	4,9	83-09	84-12
MOT-AIR-20	Amélioration de l'aéroport – Prolongement de la piste, construction d'une voie de circulation parallèle à la piste et déplacement des pompes à essence-aviation	Pembroke	2,9	83-10	84-08
MOT-AIR-32	Amélioration de l'aéroport – Construction d'une nouvelle piste d'atterrissage, d'une voie de circulation, d'une aire de trafic, d'une route d'accès et d'un hangar. Amélioration du système d'éclairage et des lieux en général	Summerstown	2,7	84-05 (P)	84-12
MOT-MAR-05	Réfection du canal Welland – Réparation des écluses	Welland	6	83-10	85-04
MOT-MAR-10	Complexe portuaire de Eastport – Aménagement des terrains récupérés dans le port de Hamilton en vue de la construction, par la Commission du port, d'installations de transport	Hamilton	8	83-07	85-03

MOT-MAR-11	* Aménagement d'un port de plaisance sur la rivière Détroit	Windsor	0,9	84-02	84-07
MOT-MAR-15	* Réparation d'une digue – Construction d'une digue de palplanches d'acier et de pierres en vue de protéger le rivage le long de la rivière Détroit	Windsor	1,2	83-03	88-03
MOT-SUR-04-A	Rénovation de la gare et création d'installations intermodales (autobus et trains interurbains)	Sudbury	2	84-05 (P)	84-12
MOT-SUR-04-B	Gare Union – Rénovation de la façade, des portes, du système d'éclairage, de la signalisation, du hangar pour trains et des escaliers mobiles	Toronto	3,5	84-04 (P)	85-03
MOT-SUR-06 (A-G)	* Croisements étagés pour voies ferrées – Reconstruction de deux croisements étagés à Hyde Park	London	1,5	84-02	85-05
	* Croisement étagé pour voies ferrées – Construction d'un viaduc pour que la route Gardiner passe sous les voies ferrées du CN	Kingston	3,5	83-09	84-09
	* Croisement étagé pour voies ferrées – Construction d'un viaduc pour que la route Markham passe sous les voies ferrées du CN à Richmond Hill	Richmond Hill	4,4	84-03	85-07
	* Croisement étagé pour voies ferrées – Construction d'un viaduc afin que la route à quatre voies passe sous la voie ferrée, à la hauteur de la route Brimley	Scarborough	3	83-11	85-05
	* Croisement étagé pour voies ferrées – Reconstruction du pont de la rue Dundas ouest, une rue à quatre voies qui passe au-dessus de six voies ferrées	Toronto	1,8	83-11	84-12
	* Croisement étagé pour voies ferrées – Aménagement d'un tunnel pour amener l'avenue Grenville sous la voie ferrée, ce qui facilitera l'accès à la bordure riveraine	Thunder Bay	3,1	84-01	84-10
	* Croisement étagé pour voies ferrées – Construction d'un croisement étagé permettant à la route Derry de passer sous la voie ferrée de CP Rail	Mississauga	2,5	83-10	84-09
F&O-07 (A-R)	Ports pour petits bateaux: Amherstburg (84-03, 84-08); Belle River (83-10, 84-04); Belleville (83-10, 84-04); Black River (83-09, 83-12-A); Blind River (84-01, 84-03-A); Brockville (83-10, 84-07); Bruce Mines (83-08, 83-03-A); Cobourg (83-09, 84-06); Cockburn Island (83-08, 83-09-A); Cornwall (83-10, 84-06); Gananoque (83-11, 84-05); Gore Bay (84-02, 84-03-A); Gros Cap (84-04, 84-07); Keswick (84-05-P, 84-09); Kingston (83-11, 84-03-A); Leamington (83-07, 84-03-A); Little Current (83-07, 84-03-A); Manitouwaning (84-04, 84-07); Midland (84-01, 84-01-A); Mississauga (84-01, 84-02-A); Nepean (84-02, 84-03-A); Owen Sound (83-09, 84-05); Pefferlaw River (83-09, 84-03-A); Penetanguishene (84-02, 84-03-A); Peterborough (84-03, 84-03-A); Port Dalhousie (83-10, 85-03); Port Dover (83-10, 84-08); Port Franks (83-12, 84-04-P); Richard's Landing (84-04, 84-07); Spanish River (84-05-P, 84-09); Stoney Creek (83-08, 84-11); Thessalon (84-04, 84-07); Tobermory (84-04-P, 84-06); Virginia Beach (84-05-P, 84-09); Wheatley (83-12, 84-03-A); Whitby (83-12, 84-03); programme d'affichage de direction (83-11, 84-03-A); cartographie hydrographique – Lac Ontario, Lac Huron et Baie Georgienne (83-09, 84-03-A)		27,3		
Manitoba					
MOT-AIR-09	Amélioration de l'aéroport – Achèvement de la remise en état et du prolongement de la piste afin de satisfaire aux besoins des transporteurs	Brandon	6,1	83-08	84-07

Saskatchewan					
MOT-AIR-10	Amélioration de l'aéroport – Aménagement, prolongement et rénovation de voies de circulation	Régina	5,2	83-09	84-10
MOT-AIR-11	Amélioration de l'aéroport – Fourniture d'installations aéroportuaires et amélioration du réseau d'approvisionnement en eau	Prince Albert	1,5	83-11	84-09
Alberta					
MOT-AIR-03	Amélioration de l'aéroport – Construction d'un poste d'incendie, d'une nouvelle aérogare et réfection de la piste	Fort McMurray	21,4	83-09	86-03
PWC-07	Élargissement de la Route Transcanadienne à quatre voies, entre le rond-point de Minnewanka et la sortie vers le village Olympique	Parc national de Banff	50	83-10	85-10
Colombie-Britannique					
MOT-AIR-05	Amélioration de l'aéroport – Construction d'une aérogare, agrandissement des aires de stationnement et renforcement de l'aire de trafic	Kamloops	6,6	83-09	85-03
MOT-AIR-12	Amélioration de l'aéroport – Réparations et rénovations; construction d'un stationnement pour automobile et d'un héliport	Vancouver	7,2	83-08	84-12
MOT-AIR-13	Amélioration de l'aéroport – Amélioration de la piste d'atterrissage	Pemberton	0,5	83-05	83-07 (A)
MOT-MAR-06	Construction des rampes; achat de terrains	Campbell River	2,1	84-04 (P)	84-12
MOT-MAR-07	Construction d'un terminal pour chalands	Port Hardy	2	84-07	85-03
PWC-09	Réfection du quai, remplacement de la grue et agrandissement du stationnement	Esquimalt	9,7	83-10	86-03
DOE-05	Amélioration de la route n° 4 traversant le Parc national Pacific Rim	Île de Vancouver	5,5	83-09	84-06
F&O-08 (A-E)	Ports pour petits bateaux: French Creek (83-09, 84-03-A); Hartley Bay (83-09, 84-03-A); Port McNeill (83-10, 84-02-A); Prince Rupert (84-12, 84-07); Sointula (83-10, 84-02-A)		7,8		
Territoires du Nord-Ouest					
MOT-AIR-04	Amélioration de l'aéroport – Agrandissement et modification de l'aérogare, agrandissement côté piste et côté ville	Inuvik	8,9	84-05	86-03
MOT-AIR-06	Construction d'une aérogare	Frobisher Bay	6,0	84-09	85-12
Yukon					
INA-01	Rénovations et améliorations de la Route Carcross-Skagway		7,3	83-07	85-03
INA-02	Reconstruction et achèvement de la Route Dempster		38,1	83-07	88-10
II. CONSTRUCTION NAVALE	**Valeur totale des projets de construction navale**		693,2		
Île-du-Prince Édouard					
F&O-01	Construction d'un nouveau navire de levées électroniques	Georgetown	693,2	84-04	85-06

Nouvelle-Écosse				
MOT-MAR-01-B	Construction d'un navire-transbordeur de Type 1100 ayant le rôle de brise-glaces et de navire d'aide à la navigation	Halifax	83-10	86-04
MOT-MAR-01-F	Modernisation du brise-glaces Sir Humphrey Gilbert	Halifax	83-10	84-11
MOT-MAR-01-C	Construction d'un navire-transbordeur de Type 1050 ayand le rôle de brise-glaces et de navire d'aide à la navigation	Pictou	83-12	85-12
Québec				
MOT-MAR-01-B	Construction de deux navires-transbordeurs de Type 1100 ayant le rôle de brise-glaces et de navires d'aide à la navigation	Sorel	83-08	85-12
Ontario				
MOT-MAR-01-B	Construction d'un navire-transbordeur de Type 1100 ayant le rôle de brise-glaces et de navire d'aide à la navigation	Collingwood	83-09	86-04
Colombie Britannique				
MOT-MAR-01-B	Construction de deux navires-transbordeurs de Type 1100 ayant le rôle de brise-glaces et de navires d'aide à la navigation	Vancouver	83-09	86-04
MOT-MAR-01-C	Construction d'un navire-transbordeur de Type 1050 ayant le rôle de brise-glaces et de navire d'aide à la navigation	Vancouver	83-11	85-12
F&O-19	Construction d'un navire de servitude devant desservir la côte pacifique	Vancouver	83-10	84-07

Les chercheurs du Centre de recherche des forêts du Pacifique, du ministère de l'Environnement, essayent de découvrir comment diminuer les pertes causées par le deutroctone du pin Ponderosa, l'une des principales menaces pour la forêt de la Colombie-Britannique. Le gouvernement fédéral, par le biais du Programme des PSR, effectue des travaux d'amélioration de l'installation de recherche au coût de 14 millions de dollars.

National (Attribution de contrats futurs)					
MOT-MAR-01-A	Construction d'un brise-glaces lourd de Type 1200				87-04
MOT-MAR-01-D	Construction de deux petits transbordeurs de Type 800 (aide à la navigation)				85-07
MOT-MAR-01-E	Construction de petits navires côtiers de types différents			83-12	86-02
MOT-MAR-01-F	Modernisation de deux brises-glaces				85-06
III. INSTALLATIONS DE RECHERCHE ET DE FORMATION					
Île-du-Prince Édouard					
AGR-01	* Participation à la construction d'un centre d'enseignement de médecine vétérinaire	Charlottetown	18,5	83-12	86-09
Nouvelle-Écosse					
CEIC-01	Nautical Institute – Construction d'un nouvel institut de formation maritime conçu pour 400 stagiaires	Port Hawkesbury	15,7	84-05 (P)	86-06
MOT-MAR-13	Collège de la Garde côtière canadienne – Agrandissement de la résidence (238 places) et modifications structurales nécessaires au bâtiment abritant l'administration	Sydney	18,3	83-10	86-06
Nouveau-Brunswick					
DRIE-08	Centre de recherche sur les minerais – Construction d'un centre de recherche sur les minerais	Chatham	15	83-11	86-07
DOE-06	* Centre de recherche forestière des Maritimes – Construction d'un complexe de 7 050 mètres destiné aux bureaux des laboratoires	Frédéricton	22,5	84-11 (P)	87-03
DOE-07	Construction d'installations devant abriter un centre de recherche forestière pour le Service canadien des forêts, en coopération avec l'Université de Moncton	Edmundston	2,4	84-11	86-03
Québec					
DOC-01	Centre canadien de recherche sur l'informatisation du travail – Implantation d'un centre de recherche en bureautique	Laval	11	83-10	84-11
F&O-13	Centre de recherche des pêcheries (Institut M. Lamontagne) – Construction d'un centre qui permettra d'effectuer des recherches dans les domaines des pêcheries et des sciences marines	Ste-Flavie	39,5	84-09 (P)	86-09
NRC-02	Institut de recherche biotechnologique du CNRC – Construction d'un centre national destiné à la recherche en biotechnologie	Montréal	61	83-10	86-03
DRIE-01-B	Centre de recherche dans le secteur des pâtes et papiers – Agrandissement des installations de l'Institut canadien des recherches sur les pâtes et papiers	Pointe-Claire	2	84-05 (P)	85-02
DOE-01	Centre de recherche forestière des Laurentides – Agrandissement et amélioration des installations actuelles	Ste-Foy	11	83-10	86-06
AGR-02	Centre de recherche sur la transformation des aliments – Financement de la construction d'installations de recherche et de développement pour la recherche sur les aliments	Ste-Hyacinthe	35,8	83-10	86-03

Ontario					
DOE-02	Centre de recherche forestière des Grands Lacs – Ajout d'une aile de grande surface afin d'augmenter la capacité de recherche du centre	Sault Ste-Marie	13	83-10	86-07
DOE-09	* Centre de recherche en toxicologie – Participation à la construction d'un nouvel institut	Guelph/Toronto	10	84-10 (P)	86-09
Manitoba					
NRC-01	Construction pour le CNRC d'un laboratoire pour la recherche et le développement appliqués en conception assistée par ordinateur, en mécanismes et capteurs robotisés, en intelligence artificielle et en systèmes de fabrication articulés	Winnipeg	42,6	83-11	85-10
Saskatchewan					
NRC-03	Institut de biotechnologie végétale – Agrandissement du bâtiment abritant le laboratoire régional des Prairies du Conseil national de recherches, afin d'installer le centre de biotechnologie de la région de l'Ouest, lequel s'inscrit dans le cadre du programme biotechnologique national	Saskatoon	6	83-10	84-12
Colombie-Britannique					
DRIE-01-A	Installations de recherche dans le secteur des pâtes et papiers – Construction d'installations devant abriter l'Institut canadien des recherches sur les pâtes et papiers	Vancouver	15	84-09 (P)	85-12
DOE-03	Centre de recherche forestière du Pacifique – Construction d'une annexe et autres modifications	Victoria	14	83-10	86-10
IV. ACHATS DE HAUTE TECHNOLOGIE					
Québec					
DOC-03	Démonstration d'un système de bureautique intégré – Phase II du programme d'automatisation du Palais des Congrès	Montréal	3,2	84-07	85-08
MOT-AIR-31-B	– Remplacement des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) de certains aéroports par des systèmes d'un type nouveau à semi-conducteurs	Montréal	12,5	83-11	85-10
DND-01 (B,D)	Achat et installation de matériel de communication radio	St. Anne de Bellevue			
	– SARSAT – Satellite SAR (recherche et sauvetage)		26,1	84-01	87-03
	– Remplacement des systèmes à micro-ondes CW 20		3,9	84-01	85-06
Ontario					
MOT-AIR-31 (A,C,D)	Achat et installation de systèmes de navigation aérienne	Toronto			
	– émetteurs et récepteurs (VHF)		9,4	83-08	86-07
	– analyseurs de signaux ILS		2,4	84-01	86-02
	– dispositif d'essai intégré (pour DME)		1,2	83-09	85-01
DND-01 (A,C)	Achat et installation de matériel de communication radio air-sol	Toronto			
	– système de communication aéronautique (ACS)		35,3	83-07	86-07
	– remplacement du récepteur		4,8	83-09	86-03
MOT-AIR-21	Achat d'un avion DASH-7 à long rayon d'action pour la reconnaissance des glaces	Toronto	46,2	83-10	85-06
DND-03	Modification de trois hélicoptères de recherche et de sauvetage	Arnprior	20,8	83-10	86-08
CBC-01	Achat d'équipement technique, des systèmes téléphoniques et de transmetteurs		33,5	83-12	86-03

V. AMÉNAGEMENT FONCIER ET TOURISTIQUE

Nouvelle-Écosse					
PWC-11	Aménagement du secteur du canal en parc historique et en aire de loisirs	Shubenacadie	3	83-10	86-03
PWC-01	Acquisition, par voie de location ou d'achat, d'espaces à bureaux pour le gouvernement fédéral au centre-ville d'Halifax	Halifax	5		86-01
DRIE-04	Récupération du territoire riverain de Louisbourg; travaux comprenant le nettoyage et la restoration des lieux	Louisbourg	2	83-08	84-06
DRIE-05	* Zone industrielle maritime de Mulgrave et Canso – Aménagement d'une zone industrielle maritime à l'endroit où était située l'usine de traitement du poisson Acadie	Mulgrave	1	83-12	84-08
DRIE-02	Récupération de deux anciennes mines et aménagement de deux parcs d'amusement	New Waterford	1,9	83-07	85-09
DOE-12	Réparation et modernisation du Canal St. Peters	St. Peters	2,4	83-08	86-03
DRIE-03	Construction d'un immeuble à bureaux	Sydney	2	84-01	84-12
Nouveau-Brunswick					
PWC-12	* Revitalisation du centre ville	Moncton	8	83-10	85-06
Québec					
PWC-02	Réaménagement de la zone portuaire vacante	Chicoutimi	8	84-04 (P)	86-10
PWC-03	Vieux-Port de Montréal – Divers projets de rénovation et de construction, concernant notamment les trottoirs, les routes, les aires de verdure, un immeuble administratif et un service d'aqueduc	Montréal	40	83-11	86-03
PWC-04	Vieux-Port de Québec – Construction d'un stationnement à étages et d'un immeuble commercial devant abriter des bureaux et des ateliers de réparation de bateaux et de fabrication de voiles	Québec	8,6	83-11	85-05
Ontario					
DOE-08	* Construction d'une usine et d'un réseau de traitement secondaire des eaux usées	Niagara Falls	3	84-05	85-10
DOE-10	* Agrandissement du réseau d'égouts par gravité, de stations de pompage et de conduites maîtresses	Sudbury	2,5	83-07	85-03
DOE-11	* Agrandissement des réseaux d'épuration des eaux et d'approvisionnement en eau	Timmins	3	84-01	85-03
DOC-02	* Festival de Stratford – Agrandissement des théâtres Festival et Avon	Stratford	2	83-10	84-12
PWC-05	Projet Harbourfront – Aménagement d'un stationnement, d'un quai au port de plaisance, d'une promenade riveraine, d'aires de verdure; réfection de structures classées immeubles historiques; participation à la cération d'un centre des arts	Toronto	24,7	83-09	85-12
PWC-06	* Aménagement des terres riveraines du Canal Welland – Rénovation des terres riveraines de l'ancien canal Welland pour en faire un complexe récréatif commercial et touristique	Welland	5,3	83-09	86-03
Manitoba					
DRIE-06	* Rénovation du secteur Portage dans le centre-ville de Winnipeg	Winnipeg	22	84-06 (P)	88-12

Colombie-Britannique					
PWC-10	Bordure riveraine de Vancouver – Aménagement de l'accès et installation des services au Canada Harbour Place et à la bordure riveraine à Vancouver	Vancouver	7,8	83-06	85-03
PWC-08	Centre Sinclair – Restauration et rénovation d'un édifice de valeur historique (Block 15) dans le centre-ville de Vancouver	Vancouver	42	83-10	86-05
DRIE-07	Amélioration des réseaux d'aqueduc et d'égoût dans des localités voisines du parc national du Pacific Rim	Ile de Vancouver	11	83-10	86-03
VI. MISE EN VALEUR DES RESSOURCES					
Terre-Neuve					
F&O-14	Centre de services maritimes – Ce centre permettra la mise en cales-sèches et la réparation de bateaux de moins de 15 mètres. Les propriétaires pourront ainsi entretenir leurs bateaux à peu de frais et les conserveront plus longtemps	Port-aux-Basques	1	84-05	84-10
F&O-15	Centre de services maritimes – Ce centre permettra la mise en cales-sèches et la réparation de bateaux de moins de 15 mètres. Les propriétaires pourront ainsi entretenir leurs bateaux à peu de frais et les conserveront plus longtemps	Port au Choix	2	83-11	85-03
Nouveau-Brunswick					
F&O-16	Installations de déchargement du poisson et de préparation de la glace (28 endroits)		2,2	84-01	85-03
Nouvelle-Écosse					
F&O-17	Installations de déchargement et de manipulation du poisson		1,4	83-11	84-09
F&O-18	Installations de préparation de la glace et d'entreposage		3	83-11	85-12
F&O-11	Amélioration des réseaux d'approvisionnement en eau et en électricité		2,5	83-11	85-12
Québec					
MOT-AIR-20	* Achat de 29 avions-citernes CL-215 aux termes d'une entente d'approvisionnement conclue avec six gouvernements provinciaux	Montréal	173,8	83-08	87-02
F&O-12	Installations de déchargement du poisson et de préparation de la glace (53 endroits)		15	83-12	86-03
F&O-09	Entrepôt de boëtte (17 endroits)		5,7	83-11	84-09
F&O-10	Installations de traitement du poisson d'eau salée (6 endroits)		6	83-11	85-12
Saskatchewan					
AGR-04	Foire agricole – Construction d'autres installations destinées au bétail sur le site des installations de la Foire agricole	Regina	5,7	83-06	84-04
AGR-03	Travaux d'irrigation en vertu de l'ARAP – Rénovation du système d'irrigation et du déversoir de Swift Current	Sud-Ouest de la Saskatchewan	3,9	83-10	85-03
VII. AUTRES PROJETS					
Nouveau-Brunswick					
SOS-01	* Construction d'un Centre de développement communautaire pour la région de la Miramichi	Newcastle	6	84-04 (P)	85-06

Colombie-Britannique

INA-03 (A-M)	Construction de réseaux d'aqueduc et d'égoûts dans 13 communautés autochtones en Colombie-Britannique	10,1	83-07	84-12

National

DND-02-A	Paquetage amélioré – Achat de vêtements et de tissus pour le ministère de la Défense nationale	17,6	83-10	85-12
DND-02-B	Vêtements de protection contre la guerre chimique – Achat de vêtements et de tissus pour le ministère de la Défense nationale	15	83-06	86-01

Pour de plus amples renseignements, s'adresser à:

Secteur des communications
Projets spéciaux de relance
Pièce 0A1, Phase III
Place du Portage
Ottawa (Ontario)
K1A 0S5

(819) 994-2241